X kadencja



KANCELARIA SEJMU
Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 21)**

z dnia 22 maja 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej (nr 21)

22 maja 2024 r.

Komisja Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej, obradująca pod przewodnictwem posła **Kacpra Płażyńskiego (PiS)**, przewodniczącego Komisji, zrealizowała następujący porządek obrad:

– rozpatrzenie informacji na temat przywrócenia polskiej bandery z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawnych i kierunków ich zmian.

W posiedzeniu udział wzięli: **Paweł Krężel** dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Ministerstwa Infrastruktury wraz ze współpracownikiem, **Mariusz Kubzdyl** koordynator ds. legislacji w Departamencie Legislacyjno-Prawnym Zakładu Ubezpieczeń Społecznych, **Tadeusz Hatalski** prezes Polskiego Ratownictwa Okrętowego sp. z o.o., **Andrzej Kościk** przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność”, **Henryk Piątkowski** przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy, **Artur Sadowski** przewodniczący Związku Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych, **Radosław Stefaniak** sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, kpt. ż.w. **Dariusz Terech** sekretarz Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej, **Robert Wilczyński** sekretarz generalny Związku Armatorów Polskich.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Ostrowska i Ewa Soroka** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Szanowni państwo, nie będziemy zwlekać, bo coś tak czuję, że posłowie zostaną dzisiaj na sali plenarnej. Otwieram posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej.

Dzisiaj jeden punkt: rozpatrzenie informacji na temat przywrócenia polskiej bandery z uwzględnieniem obowiązujących przepisów prawnych i kierunków ich zmian. Ministerstwo Infrastruktury reprezentuje dzisiaj wyjątkowo pan dyrektor Paweł Krężel. Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej Ministerstwa Infrastruktury Paweł Krężel:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, Szanowna Komisjo, przepraszam za nieobecność pana ministra Marchewki. Państwo otrzymali nasz materiał w kwietniu. Postaram się podsumować prace, które prowadzimy, które dotychczas były prowadzone. Przede wszystkim chciałem powiedzieć, że kwestia poprawy otoczenia prawnego polskich przedsiębiorców żeglugowych, armatorów, zarządców statków to jeden z priorytetów ministra infrastruktury. Działania w zakresie poprawy otoczenia regulacyjnego prowadzone są w ścisłej współpracy z obecnymi zresztą tutaj przedstawicielami interesariuszy, członkami Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa Morskiego. Zgodnie z ustaleniami podjętymi na posiedzeniu zespołu, na którym zresztą był pan przewodniczący, pierwszym krokiem, mającym na celu poprawę otoczenia regulacyjnego polskich przedsiębiorców żeglugowych, będzie obniżenie kosztów pracy na statkach pod polską banderą, na statkach zarejestrowanych w Polsce. Aktualnie zgodnie z ustawą o systemie ubezpieczeń społecznych marynarze zatrudnieni na statkach pod polską banderą podlegają pod zasady ubezpieczenia społecznego określone w ustawie o systemie ubezpieczeń społecznych na zasadach ogólnych, czyli płacą oni składki w pełnej wysokości, tak jak pracownicy na ladzie, co jest niekonkurencyjne, porównując ze składkami pod tzw. wygodnymi banderami (flags of convenience), z których powszechnie korzystają armatorzy, w tym armatorzy mający siedzibę w Polsce. Z tego względu, jako Ministerstwo

Infrastruktury, odbyliśmy szereg spotkań z ministerstwem rodziny, pracy i polityki społecznej celem nakreślenia problemu i wypracowania rozwiązań, bo ministerstwo rodziny jest tutaj właściwe, jeśli chodzi o ubezpieczenia społeczne, jeśli chodzi o ustawę o systemie ubezpieczeń społecznych. Co ważne, tak osobiście chciałem podkreślić, że obecnie w ministerstwie rodziny rzeczywiście mamy pełne zrozumienie tego problemu i chęć rozwiązania problemów zarówno marynarzy, jak i armatorów.

W wyniku rozmów przygotowaliśmy – w zasadzie ministerstwo rodziny przygotowało we współpracy z nami – propozycje rozwiązań zmian systemowych dotyczących ubezpieczenia społecznego marynarzy. Zostały omówione na zespole trójstronnym w dniu 27 lutego 2024 r., a następnie podczas spotkania roboczego z interesariuszami, które miało miejsce w resorcie infrastruktury w marcu tego roku. Na spotkaniu ustalono z interesariuszami kierunkowe założenia planowanych zmian dotyczących systemu ubezpieczenia społecznego marynarzy. Właśnie te informacje państwo dostali. Krótko. Przede wszystkim marynarze muszą być objęci pełną i ciągłą ochroną socjalną, zarówno marynarze, jak i ich rodziny, które będą korzystać z ubezpieczenia. Ochrona musi być zapewniona niezależnie od okresu pływania marynarza, bo pamiętamy, że marynarze, co do zasady, pracują w systemie kontraktowym, czyli nie pracują, tak jak pracownicy lądowi, 12 miesięcy w roku. Koncepcja opracowana przez ministerstwo rodziny przewiduje, że marynarze będą ubezpieczeni w pełnym zakresie, czyli: ubezpieczenie emerytalne, rentowe, chorobowe i wypadkowe. Teraz marynarze pod obcymi banderami nie mają pełnego zakresu, stosując ubezpieczenie dobrowolne.

Kolejna kwestia, podstawą objęcia ubezpieczeniem będzie status marynarza potwierdzony przez urząd morski lub agencję zatrudnienia. Co najważniejsze, podstawą wymiaru składki będzie kwota określona ryczałtowo. Tutaj analizujemy jeszcze tę kwestię jaka to będzie kwota. Punktem wyjścia w naszych rozmowach była kwota 60% średniego wynagrodzenia, czyli tak, jak to jest w przypadku przedsiębiorców. To jest kluczowe ze względu na brak stałości zatrudnienia marynarzy, czyli to, żeby marynarze mieli jakąś kwotą określoną ryczałtowo, którą będą płacili na tych samych zasadach przez cały okres objęcia ubezpieczeniem. Zgodnie z ustaleniami zespołu trójstronnego obecnie ministerstwo rodziny pracuje nad projektem ustawy oraz wnioskiem o wpis do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów. Po uzyskaniu wpisu projekt zostanie przekazany do konsultacji publicznych i wtedy będziemy już rozmawiać o szczegółowych rozwiązaniach wypracowanych przez ministerstwo pracy. Oczywiście zdajemy sobie sprawę z tego, że zwiększenie atrakcyjności polskiej bandery wymaga szeregu innych działań. My, jako polska administracja morska, jako Polska, konkurujemy z obcymi banderami, które często są prowadzone na zasadach rynkowych przez przedsiębiorców, na podstawie umów z państwami bandery. To są międzynarodowe korporacje, więc ta konkurencja w światowym shippingu pomiędzy banderami jest bardzo, bardzo ostra.

Kolejnym krokiem zmierzającym do poprawy otoczenia regulacyjnego polskich przedsiębiorców żeglugowych będzie nowelizacja ustawy o podatku tonażowym. W dniu 15 maja do Kancelarii Prezesa Rady Ministrów został przekazany wniosek o wpis do wykazu prac legislacyjnych projektu ustawy o zmianie niektórych ustaw w celu wsparcia przedsiębiorstw żeglugowych. Projekt przede wszystkim przewiduje zmianę ustawy o podatku tonażowym w takim zakresie, aby w pełnym zakresie wykorzystać wytyczne Komisji Europejskiej w sprawie pomocy publicznej dla transportu morskiego z 2004 r. Te wytyczne wręcz zalecają państwom członkowskim wprowadzenie środków pomocowych dla armatorów, żeby armatorzy europejscy mogli konkurować na mniej więcej równych zasadach z armatorami spoza Unii Europejskiej. Jednym z zaleceń Komisji Europejskiej, przewidzianym w wytycznych, jest wprowadzenie podatku tonażowego. Rozmawiamy z Komisją Europejską o tym, żeby udało się zatwierdzić jak najszerszy podatek tonażowy w ramach określonych wytycznych. Rozmawiamy też ze Związkiem Armatorów Polskich, żeby te kwestie były dostosowane również do sytuacji polskich przedsiębiorców żeglugowych.

Kolejnym etapem, jeśli chodzi o poprawę otoczenia regulacyjnego shippingów, będą kwestie funkcjonowania rejestru okrętowego. Teraz rejestr okrętowy prowadzony jest przez izby morskie, które funkcjonują w oparciu o ustawę z 1961 r., bardzo stare prze-

pisy kodeksu morskiego, a rozporządzenia rejestrowe, które regulują kwestię rejestracji statków, również mają ponad 20 lat, więc te kwestie zdecydowanie wymagają zmian. Natomiast obecnie na forum Unii Europejskiej trwają prace nad nowelizacją dyrektywy 2009/21 dotyczącej funkcjonowania FSC, inspekcji państwa bandery, czyli Flag State Control. Te przepisy przewidują elektronizację, digitalizację rejestrów statków w całej Unii Europejskiej i wydawanie tzw. e-certyfikatów, czyli certyfikatów elektronicznych. Przewiduje się, że przepisy zostaną przyjęte po wakacjach przez nowy Parlament Europejski i wtedy rozpoczniemy ich wdrażanie. Myślę, że to takie główne zadania, jakie są przed nami w najbliższym czasie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję, panie dyrektorze.

Otwieram dyskusję. Czy któryś z panów posłów, pani poseł chciałaby zabrać głos?

Dobrze, panie dyrektorze, rzeczywiście zauważył pan, że byłem na trójstronnym zespole. Zdaje się, że posiedzenie odbyło się 3 miesiące temu, pod koniec marca. Co wydarzyło się od tamtego czasu? Miała zostać powołana robocza grupa trójstronna do zajęcia się tym problemem. Rozumiem, że została powołana. Jak by pan dyrektor mógł powiedzieć kto wchodzi w skład grupy, ile było posiedzeń i jakie zostały podjęte postanowienia? Czy zgodzono się na nie? Bo w informacji ze strony ministra Marchewki w ostatnim akapicie jest napisane, że „założenia te zostały zaakceptowane przez interesariuszy biorących udział w pracach zespołu”. Konkretnie, jakie założenia macie państwo na myśli?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Panie przewodniczący, to są założenia, o których powiedziałem i które przedstawiliśmy w piśmie. Spotkanie, jeżeli chodzi o interesariuszy, mieliśmy jedno. Wzięli w nim udział wszyscy przedstawiciele organizacji biorący udział w zespole trójstronnym, czyli związki zawodowe, Polski Związek Przedsiębiorców Żeglugowych, ZAP itd. Na spotkaniu ustalono założenia, o których mówiłem, a które państwo otrzymali też na piśmie. W tej chwili ministerstwo pracy pracuje nad konkretnymi przepisami, bo rzeczywiście nawet na tym posiedzeniu wszyscy stwierdzili, że najlepiej będzie, jak ministerstwo pracy opracuje konkretny przepis i wtedy będziemy mówili o konkretnych artykułach, a nie o jakichś założeniach – czyli o konkretach.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Kiedy ministerstwo pracy przedstawi jakiś projekt? W formie ustawy czy rozporządzenia? To będzie ustawa?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Tak, zdecydowanie. To będzie nowelizacja. Jest wstępny projekt, teraz dyskutujemy z ministerstwem pracy nad szczegółami. To będzie nowelizacja ustawy o systemie ubezpieczeń społecznych, ustawy o pracy na morzu, być może jeszcze niektórych innych ustaw. W tej chwili trwają prace nad projektem. Myślę, że w ciągu tygodnia, dwóch będzie gotowy. Natomiast kluczowe jest też wpisanie projektu do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów. Równocześnie pracujemy nad wnioskiem, w zasadzie jest już prawie gotowy, nad wnioskiem o wpis do wykazu prac legislacyjnych. Myślę, że w ciągu tygodnia, dwóch wniosek wyjdzie. Po wpisaniu do wykazu będziemy mogli wysłać go do konsultacji publicznych. Mam nadzieję, że to będzie czerwiec.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Państwo posłowie, jesteśmy na etapie dyskusji, jak by ktoś chciał zabrać głos.

Dobrze, czyli rozumiem, że jak zostanie wpisany do wykazu, to wtedy państwo przekażecie nam projekt? W którym momencie planujecie państwo przekazać projekt Komisji?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

My możemy przekazać Komisji po wpisaniu do wykazu, ale zgodnie z regulaminem pracy Rady Ministrów najpierw musimy skonsultować go publicznie, uzgodnić międzyresortowo, przyjąć przez Radę Ministrów i później trafia to…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ja to rozumiem, ale wolelibyśmy otrzymać projekt szybciej niż później, bo będą toczyć się różne dyskusje. Czasami potrafią trwać bardzo długo. Chcielibyśmy trzymać kontrolę nad tym, w jakim idzie to kierunku no i wiedzieć jaki rzeczywiście jest ten projekt.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Okej.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Drodzy państwo, panie dyrektorze, rozumiem, że 60% średniego wynagrodzenia z tak szerokim ubezpieczeniem będzie świadczone co miesiąc tak naprawdę…

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

…taka będzie wypłacona, tak, uiszczana?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bez względu na to, czy marynarz pozostaje w danym miesiącu w stosunku pracy lub też jakiejś umowy cywilnoprawnej czy nie, tak?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Umowy cywilnoprawne to nie, bo generalnie mówimy o marynarskiej umowie o pracę, czyli z 2018 r.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No dobrze.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Mogę jedno pytanie?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Ja rozumiem, że założenia, które są przedstawione na tej kartce, odnoszą się, jeśli statek będzie pływał pod polską banderą, tak? Rozumiem, że jeśli marynarz będzie pływał na statku pod polską banderą, to czy będzie pływał czy nie będzie pływał, będą od niego odprowadzane składki na ubezpieczenie społeczne, a poza tym będą to jakieś składki preferencyjne w porównaniu do innych? Tak trzeba rozumieć? Tak należy to rozumieć?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Generalnie tak, panie pośle.

Ale proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Tak. Ja mówię o składkach pod polską banderą, bo przedmiotem dzisiejszej pracy Komisji jest polska bandera, natomiast system ma dotyczyć zarówno polskiej, jak i obcej bandery, i na takich samych zasadach…

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

No dobra, to w takim razie skoro ma dotyczyć też obcej bandery, to drugie pytanie. Jak państwu pewnie wiadomo daniny od pensji płacą dwie strony, czyli część danin płaci pracodawca, czyli ten, który płaci, część danin płaci biorący pensję. Jak zmusimy armatora taniej bandery do tego, żeby płacił składki ubezpieczeniowe za marynarza do polskiego systemu emerytalnego, czy jakiegokolwiek innego?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Powiem tak, po pierwsze, myślę, że mylący jest taki podział. Rzeczywiście u nas funkcjonuje podział na część pracodawcy i część pracownika, ale de facto dla armatora to jest

po prostu koszt zatrudnienia danego marynarza. Jego nie interesuje jaką część kto płaci, bo armatora interesuje to ile kosztuje marynarz polski, ile kosztuje marynarz indyjski, ile kosztuje marynarz ukraiński. Myślę, że w tę dyskusję nie włączałbym kwestii podziału. Natomiast, jeśli chodzi o obce bandery, to te kwestie reguluje rozporządzenie unijne o koordynacji systemów ubezpieczenia społecznego. Tam też są różne zasady. Jeśli chodzi o bandery unijne, to i tak mamy właściwość państwa bandery, więc składki na ubezpieczenie społeczne będą płacone w państwie bandery statku. Jeśli chodzi o kraje obce, czyli pozaunijne, to tutaj marynarz będzie opłacał te składki. Z tego co rozmawialiśmy z interesariuszami na zespole, będzie możliwość upoważnienia agencji zatrudnienia, żeby opłacała składki w imieniu marynarza i kontaktowała się z Zakładem Ubezpieczeń Społecznych, żeby te kwestie usprawnić, bo wiadomo, że marynarz ma zająć się pływaniem na statku, a nie papierologią. Dziękuję.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Jeszcze ostatnie pytanie. Czy w Polsce jest jakaś grupa społeczna, która ma preferencyjne podejście przez ZUS i urząd skarbowy? Czy są jacyś pracownicy zatrudniani na umowę o pracę, jak by się ona nie zwała, czy marynarska umowa o pracę, czy górnicza umowa o pracę, czy rolnicza umowa o pracę, ale umowa o pracę, czy pan wie o tym, że jest w Polsce jakaś grupa społeczna, która ma preferencyjne warunki płacenia składki zusowskiej i innych składek? Nie ma takiej, to już odpowiem panu. Nie ma takiej grupy, więc nie rozumiem dlaczego…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle…

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Ja się nie zgodzę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

…ja się też nie zgodzę, ale… Proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Jeśli chodzi o rolników, to oni…

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Mówimy o umowie o pracę, panowie, o umowie o pracę. Czy pan ma tę umowę o pracę w gospodarstwie rolnym, czy w zakładzie mechanicznym, czy w fabryce, umowa o pracę jest jedna. Od tej umowy o pracę są odpowiednie daniny, które są płacone do Skarbu Państwa. Pytam się: dlaczego marynarze mają być w Polsce traktowani inaczej?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

To może ja odpowiem. Dlatego, panie pośle, bo w tej chwili nie płacą żadnych podatków i nic z tego nie mamy.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Jak nie płacą podatków? O czym pan mówi?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie płacą, bo…

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Jeśli są zatrudnieni na polskiej banderze i mają marynarską umowę o pracę, płacą takie składki jak każdy inny pracownik…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To jest właśnie pojęcie o polskiej gospodarce.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, zgadzam się. A ilu jest marynarzy zatrudnionych pod polską banderą?

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Na polskich statkach, tak.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Proszę?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ilu marynarzy jest zatrudnionych pod polską banderą?

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Jak pan zmusi obcą banderę do płacenia składek w Polsce?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie zmuszę, dlatego chcę zrobić to, przynajmniej mam nadzieję, że większość naszej Komisji i rząd chcielibyśmy zrobić to, żeby właśnie zasady, na jakich marynarze zaczęliby płacić składki na ubezpieczenie społeczne pod polską banderą…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dokładnie.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Czyli rozumiem, że…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale niech pan da mi dokończyć.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Nie, ale to nie musi pan mi robić wykładu. Rozumiem do czego pan zmierza.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale pan mi zadał pytanie i chcę odpowiedzieć na pytanie.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Chodzi o to, żebyśmy dali preferencyjne warunki płacenia składek marynarzom, wtedy oni łaskawie wrócą pod polski wymiar…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie. Nie, nie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Chcemy dać… Znaczy ja mam nadzieję, że uda nam się dać taki system oskładkowania marynarzy, który jest podobny w innych państwach, również w Unii Europejskiej, który pozwala na to, że bandera na przykład niemiecka, czy szwedzka, czy fińska…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Portugalska…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

…nie jest tylko czysto teoretyczna, tylko naprawdę istnieje. To bardzo proste. Chyba nie chcemy być jedynym krajem, w którym, okej, mamy polską banderę i mamy umowy takie, jak dotyczą większości innych pracowników na umowę o pracę w Polsce, ale nie mamy de facto floty pod polską banderą. No to chyba bez sensu, panie pośle.

Pani poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

A mamy jakieś grupy społeczne z preferencjami?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ale to nie jest…,… oczywiście nie ma tej grupy społecznej.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale, panie pośle, pan zawsze zarzuca, że ktoś panu przerywa, a pan cały czas przerywa przewodniczącemu i prowadzi pan polemikę. Nie dość, że pan nie ma pojęcia na ten temat, to jeszcze nie da powiedzieć komuś, kto jest to panu w stanie wyjaśnić.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Ja rozumiem, że pani poseł ma duże pojęcie o tym…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący, za udzielenie mi głosu.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Nie słyszałem, żeby pan przewodniczący udzielił pani głosu.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Tak, udzielił mi. Pan cały czas mówi i zagłusza pan innych, to jest właśnie ten problem…

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Proszę państwa…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

…jednocześnie nas pouczając.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Robienie preferencji w Polsce dla jakiejkolwiek grupy społecznej jest niemoralne…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ja mam głos, panie pośle. Ja mam w tej chwili głos, panie pośle. Proszę mnie uszanować, jako parlamentarzystę.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, panie pośle…

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Ale proszę też o tym pamiętać.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, ja mam zupełnie inne zdanie. A teraz mówi pani poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Witam. Przepraszam państwa. Mamy ważną debatę, ale szanując też państwa obecność, bo jest wysiłkiem przyjechać za każdym razem, zwłaszcza usłyszeć takie rzeczy, bo to jest przykre, dlatego że to świadczy o tym, że dalej mamy niestety dużą pracę do zrobienia, jeżeli chodzi o świadomość na czym polega gospodarka morska, jak się buduje polską flotę, żeby ją w ogóle posiadać, jak funkcjonują marynarze w Europie i na świecie, i walka z mitem, który mówi, że marynarze są jedyną grupą, która chce mieć jakieś przywileje. Na całym świecie, gdzie są kraje nadmorskie, które posiadają dostęp do morza, a nawet i nie posiadają, mają swoje określone zasady funkcjonowania marynarzy. Jesteśmy jedynym krajem, który nie ma tych zasad. Jesteśmy jedynym krajem, który po wejściu do Unii Europejskiej nie może zastosować zasad, które obowiązują w innych krajach Unii Europejskiej, jeżeli chodzi o uregulowanie spraw opodatkowania, ubezpieczenia i posiadania własnej bandery, co jest instrumentem do zarabiania pieniędzy dla budżetu państwa, a do dzisiaj on po prostu nie istnieje. W związku z tym to nie jest jakieś sentymentalne rozwiązanie, wyciągające na piedestał marynarzy, tylko możliwość uregulowania w końcu pewnej sfery działania w gospodarce morskiej, która powinna przynosić wpływy gospodarce morskiej. Dzisiaj sama ustawa o podatku tonażowym to są wpływy może 1200 zł rocznie, czyli absolutnie nic. Nie zrobimy tego bez zmian kodeksu morskiego, który właściwie leży.

Wystarczy go udoskonalić i uprościć. Patrząc przez pryzmat zakupu Polskich Linii Oceanicznych i statków nikt w trakcie biegu funkcjonowania statków tego nie robił – bo czym innym jest budowa i rejestracja, czym innym jest przerejestrowywanie w trakcie – sprawy związane z ubezpieczeniami, sprawy związane z hipoteką morską, z rejestracją statku, wyrejestrowywanie statku, to wszystko musi być w jednym pakiecie, który sprawi, że dzisiaj moglibyśmy być właścicielami floty i posiadać drugi rejestr bądź też banderę polską, gdzie będąc konkurencyjnym, czyli posiadać stawki konkurencyjne, zachęcimy inne państwa do rejestrowania statków w polskim rejestrze albo pod polską banderą. Tak robi to Szwajcarka, robią również kraje, które nie mają dostępu do morza.

Tworzone są drugie rejestry w Portugalii, w Hiszpanii, w Niemczech, w Holandii. Wszystkie te kraje zarabiają, a polskie statki, polscy armatorzy są porejestrowani pod flagą Malty, Cypru i wszystkich innych krajów, właśnie dlatego, że są tam odpowiednie warunki do funkcjonowania floty przy zachowaniu wszelkich przepisów związanych z płaceniem składek na ubezpieczenie społeczne, bo jesteśmy w Unii Europejskiej, plus zachowaniu bez standardów bezpieczeństwa. Nie ma dzisiaj tanich bander, które pływają nie wiadomo na jakich zasadach, ponieważ w innym przypadku statek nie dostanie ani żadnego certyfikatu ani nie będzie mógł przejść żadnych przeglądów, które zobowiązany jest robić, łożyć pieniądze na remont i wszystkie inne sprawy związane z bezpieczeństwem żeglugi. W związku z tym zachęcam, przynajmniej moje koleżanki i kolegów, żeby chociaż trochę poczytali. Tyle materiałów, ile w tej Komisji było zgromadzonych, również przez państwa, którzy do nas przyjeżdżaliście, to naprawdę trzeba by poczytać, żeby wiedzieć jak ważną dziedziną jest to dla Polski, która ma dostęp do morza i powinna czerpać z tego korzyści.

Teraz przechodząc do tematu. W dzisiejszych czasach marynarze to nie krezusi, to nie są osoby, które jeżdżą po świecie i zwiedzają, to są ciężko pracujące osoby, które w myśl przepisów światowych, europejskich mogliby korzystać ze wszystkich zasad, którym podlegają inne kraje europejskie. Są to osoby narażone, pracujące w warunkach niebezpiecznych. Chciałabym niejednego z panów zobaczyć w sztormie, który przeprowadza relację widząc góry wody przed sobą, to niejeden by nerwowo nie wytrzymał, zapewniam państwa, bo jest to bardzo ciężka, ryzykowna praca. Dzisiaj chcielibyśmy po prostu podlegać takim samym standardom, jak wszyscy marynarze na świecie. Nie jest to żadna grupa, która chce specjalnych przywilejów, tylko chce w końcu funkcjonować w oparciu o zasady, na jakich funkcjonują co najmniej wszyscy marynarze w Unii Europejskiej albo i na świecie. I nie chcemy przyglądać się Malcie i Cyprowi, tylko chcemy mieć w Polsce rejestr i cieszyć się, i zapraszać gości do nas, którzy chcieliby przerejestrować statki pod polską banderę.

Jeżeli chodzi o pismo, czy informację, którą dostaliśmy, mam pytanie do gości, dlatego że państwo bierzecie udział w zespołach trójstronnych, jesteście autorami wielu artykułów, zatrudniacie załogi, zarządzacie statkami, jesteście po prostu solą tej branży, więc mam pytanie: jakie są państwa oczekiwania – być może odpowiecie państwo mojemu koledze, też rozwiejecie wątpliwości odpowiadając na te pytania – czy rozwiązania zaspakajają państwa oczekiwania? Które z tych informacji przesłanych przez Ministerstwo Infrastruktury pokrywają się z państwa oczekiwaniami, co do funkcjonowania polskiej floty pod polską banderą i do jej rozwoju, jak również możliwości wprowadzenia tych rozwiązań, jeżeli chodzi o pracę marynarzy, które obowiązują na całym świecie, a już na pewno w Unii Europejskiej? Bardzo bym prosiła o odpowiedź na to pytanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Bardzo proszę państwa związkowców, tudzież pana kapitana. Pan kapitan, a potem poproszę państwa z „Solidarności".

Prezes Polskiego Ratownictwa Okręgowego sp. z o.o. Tadeusz Hatalski:

Tadeusz Hatalski, prezes Polskiego Ratownictwa Okrętowego.

Zanim odpowiem na pytanie, czy na problem postawiony przez panią poseł, to chciałem wyjaśnić panu posłowi preferencje. Panie pośle, polski system ubezpieczeniowy, czy emerytalny jest tak skonstruowany, że wysokość emerytury zależy od wysokości składek. Projekt, o którym mówił dyrektor Krężel, zakłada składkę… podstawę wymiaru liczoną od 60% przeciętnego prognozowanego wynagrodzenia. W związku z tym, jeżeli obniżamy składkę, to również i emerytura będzie niższa, w związku z tym nie jest to żaden system preferencyjny dla marynarza. Tu nie ma żadnych preferencji i żadnego przywileju – niższa składka, niższa emerytura. A po co to jest robione? Dlaczego jest taka propozycja? Po to, żeby obniżyć pozapłacowe koszty pracy i w związku z tym zwiększyć konkurencyjność marynarza na rynku pracy, na żeglugowym rynku pracy i zwiększyć konkurencyjność polskiego armatora na żeglugowym, powiedzmy przewozowym rynku pracy. Po to to jest, a nie po to, żeby marynarzowi stworzyć jakiekolwiek preferencje. Wręcz odwrotnie, zejście z podstawą wymiaru składki do 60% PPW to jest obniżenie,

to jest obniżenie przywilejów i obniżenie standardu. Ale na to zgadzają się nawet związki zawodowe. Zgadzają się na to związki zawodowe, ponieważ widzą jakie są realia, że przy obecnym systemie ubezpieczeń społecznych, jaki obowiązuje w Polsce, polscy marynarze są eliminowani z rynku, unijnego i międzynarodowego rynku pracy. Na tym to polega.

Przechodząc do tego, co jest ważne dla przedsiębiorców żeglugowych. Proszę państwa, w całym tym problemie funkcjonują trzy podmioty: marynarz, armator i państwo. Ten system, który obowiązuje obecnie w Polsce, przy tym systemie, jaki obowiązuje w Polsce tracą wszystkie trzy podmioty: marynarze tracą, ponieważ, tak jak powiedziałem, są eliminowani z rynku pracy, tracą polscy armatorzy, ponieważ utracili sens ekonomiczny uprawiania żeglugi pod polską banderą i, co najważniejsze, ale co równie ważne, traci państwo, ponieważ z banderą uciekają pieniądze. Proszę państwa, podatek tonażowy, opłaty rejestrowe, opłaty inspekcyjne, wszelkie opłaty formalnoprawne idą za banderą. Armator polski eksploatujący statki pod obcymi banderami tam płaci wszystkie daniny, a nie w Polsce. O to chodzi, o to jest bój, żeby z powrotem przyciągnąć armatorów do Polski, żeby im się opłacało uprawiać żeglugę pod polską banderą, i wtedy wpływy będą kierowane do polskiego budżetu.

Pracując nad pierwszym projektem, tym tzw. prezydenckim, przeprowadziliśmy wyliczenia, konkretne wyliczenia. Przy założeniu, że w pierwszym roku obowiązywania ustawy zostanie zarejestrowanych 20 statków, armatorzy zarejestrują 20 statków pod polską banderą, to bilans netto dla budżetu będzie dodatni – mimo to, że tam było przewidziane, że armator rejestrujący statki pod polską banderą, eksploatujący statki pod polska banderą jest zwolniony. Pomimo tego, że budżet państwa pokrywał część składki przypadającą na pracodawcę, to bilans netto był dodatni, ponieważ podatek tonażowy, opłaty rejestrowe itd., itd, to wszystko szło do polskiego budżetu. Przy 20 statkach to było 5 mln, przy większej liczbie oczywiście więcej.

Skoro jestem już przy głosie, to chciałbym poruszyć jeszcze jedną sprawę. Powszechnie funkcjonuje, ja to nazywam plotką, że budżetu państwa nie stać na wprowadzenie zmian. Proszę państwa, budżetu państwa nic to nie będzie kosztować. Oczywiście trochę będzie kosztować na przykład rejestr elektroniczny, bo tam trzeba zainwestować w jakieś serwery, w jakieś komputery itd, itd, natomiast opracowanie nowelizacji ustaw nie kosztuje. Urzędnicy pracują i tak czy inaczej otrzymują swoje wynagrodzenia. Natomiast, jeżeli tego się nie przeprowadzi, nie zrealizuje, to będziemy ponosić straty.

I jeszcze jedna kwestia, kwestia bezpieczeństwa, bezpieczeństwa w łańcuchach dostaw. O tym chyba to już chyba poprzednio też mówiłem, ale powtórzę. Węgiel idzie drogą morską, ropa idzie droga morską, gaz LNG idzie drogą morską, ruda żelaza idzie drogą morską. Wszystkie towary, podstawowe towary są przywożone statkami pod obcymi banderami. W każdym kontrakcie przewozowym, w tzw. time charter jest klauzula wojenna, która mówi, że armator ma prawo odstąpienia od wykonywania umowy, jeżeli port docelowy znajduje się w strefie zagrożonej wojną. Bałtyk jest bardzo blisko wojny, tutaj w każdej chwili Bałtyk może się stać strefą zagrożoną, i co wtedy? Armatorzy legalnie, oficjalnie, prawnie odstąpią od wykonywania kontraktów. Taki Knutsen, który wozi LNG, statek kosztuje 200 mln dolarów, czy on narazi statek, żeby uderzyła w niego rakieta? Nie, on powie: ja dziękuję, ja już tutaj więcej na Bałtyk nie będę tego woził. Natomiast, jeżeli statki byłyby pod polską banderą, to wtedy państwo polskie ma regres, ma przełożenie, może przejąć statki do wykonywania zadań państwowych. Statki pod obcą banderą, jeszcze u polskiego armatora, jeżeli chodzi o PŻM, to tam są rozwiązania na podstawie własnościowej, a nie bandery, natomiast jeżeli chodzi o armatorów zachodnich, no to nie ma żadnego regresu. Tak że dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czy panowie ze związków chcielibyście coś dodać? Proszę.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Henryk Piątkowski, Ogólnopolski Związek Zawodowy Oficerów i Marynarzy, ale także współprzewodniczący Zespołu Trójstronnego ds. Żeglugi i Rybołówstwa, który tutaj często był przywoływany.

Zacznę może od tego, że my, przynajmniej ze strony pracowniczej, raczej skupiamy się i pracujemy z ministerstwem, i państwu posłom także chcemy zaszczepić tę ideę ubezpieczeń społecznych. To jest część tematu, który dzisiaj mówi o powrocie pod polską banderę instrumentów finansowych. Pan dyrektor wymieniał wiele, pani poseł wspomniała o bardzo wielu niezbędnych rozwiązaniach. Natomiast wracając do tematu ubezpieczeń społecznych, to może zacznę tak niekonwencjonalnie i powiem dość dziwnie, że to ostatnie zdanie z informacji pana ministra jest trochę zbyt daleko idące, powiedzmy sobie to jasno i prosto, bo to nie zostało uzgodnione. Tak naprawdę rozmawialiśmy o założeniach do ustawy o ubezpieczeniach społecznych i już przy tych założeniach mamy pewne rozbieżności, i one padły na tym posiedzeniu, o których pan dyrektor wspominał. Czekamy z utęsknieniem, można tak troszkę żartobliwie powiedzieć, na projekt, który przygotowuje ministerstwo rodziny wspólnie z Ministerstwem Infrastruktury i który obiecało nam przesłać, jak tylko będzie gotów do dalszego konsultowania, opiniowania i dalszej pracy. Tak że to stwierdzenie, które pan prezes Hatalski wspomniał, że związki zgodziły się, nie do końca jest prawdziwe. Zgodziły się w kontekście pewnej grupy. Już mówię o co chodzi, krótko, żeby państwu czasu nie marnować.

Zasadniczo marynarzy można dzisiaj podzielić ubezpieczeniowo na trzy grupy, chociaż dwie to są prawie tożsame: ci, którzy pracują pod polską banderą, są ubezpieczeni całkowicie w ZUS, i z tymi ubezpieczeniowo nie trzeba nic robić – jeżeli mówimy tu o jakimś kontekście konkurencyjności polskiej bandery, to wtedy rzeczywiście mamy do czynienia z możliwością skorzystania z wytycznych europejskich, z funduszy, instrumentów finansowych i dopłat ze strony budżetu państwa do składek na ubezpieczenia społeczne. One mogą być adresowane zarówno do armatora, czy do pracodawcy, jak i do marynarza. To są instrumenty finansowe dopuszczane w Unii Europejskiej. Są takie wytyczne. Ja zawsze zachęcam wszystkich do zajrzenia do tych wytycznych, a szczególnie do preambuły. W preambule do wytycznych pomocy państwa, do żeglugi dopuszczalnych w Unii Europejskiej jest kilka ładnych zdań na temat tego po co się to robi, jak to jest ważne z punktu widzenia biznesu, a nie interesu marynarza. To też warto o tym powiedzieć, bo rzeczywiście, jak najbardziej interes marynarza jest w tym wszystkim, ale przede wszystkim jest to interes państwa i armatorów, przedsiębiorców, bo on głównie tutaj jest pierwszy. To jest pierwsza grupa, czyli pracujący pod polską banderą. Do nich, zgodnie z prawem Unii Europejskiej, z wytycznymi, można kierować pomoc publiczną i ona jest bezkarna, jest dopuszczalna, można to zrobić. To jest decyzja państwa parlamentarzystów, decyzja rządu jak to zostanie sformułowane, w jakiej wielkości będzie przekazywane, i to na ten temat kropka. Druga grupa, nieco szersza, to jest grupa marynarzy pracujących pod banderami państw unijnych. Tam, z kolei zgodnie z prawem Unii Europejskiej, każdy polski marynarz będąc zatrudniony na statku pod banderą państwa unijnego bądź Europejskiego Obszaru Gospodarczego, jest ubezpieczony w państwie bandery. Ten temat też jest uregulowany. My w zespole trójstronnym, o którym tutaj parę razy wspomniano, mówiliśmy głównie o grupie, która dotychczas w ogóle nie jest objęta ubezpieczeniem społecznym, to jest około 17 tys., czyli dzisiaj jest to około 50% marynarzy uprawiających ten zawód w Polsce…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Drodzy państwo, jak bym mógł poprosić o…

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Ja wiem, że to może akurat niektórych nie interesować, ja przepraszam, że powiem w ten sposób, nie chodzi o to, że ja jakieś mądrości mówię, tylko chodzi o to, żebyśmy próbowali sprowadzić temat do wspólnego mianownika, bo wtedy łatwiej nam będzie dyskutować o wszystkich rzeczach.

Mówię, mniej więcej połowa, czyli ok. 17 tys. polskich marynarzy to są ci, którzy dotychczas nie byli objęci ubezpieczeniem społecznym, a Polska ratyfikując konwencję o pracy na morzu już grubo ponad 10 lat temu zobowiązała się, że ureguluje tę kwestię. Temat jest ciągle nieuregulowany. To nad czym teraz pracujemy, głównie w zespole, w grupie roboczej przy udziale przedstawicieli Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki

Społecznej, to jest wypracowanie rozwiązań, które będą wypełniały tę lukę, bo, jak powiedziałem, te dwie pierwsze grupy są objęte ubezpieczeniem społecznym. Zgoda, koszt ubezpieczenia społecznego w Polsce jest wysoki, my to wszyscy przyznajemy, i te 60% planowanego przeciętnego wynagrodzenia to jest propozycja rządu dotycząca grupy marynarzy dzisiaj nieubezpieczonych, czyli pracujących pod banderami państw trzecich. To jest główny temat, kontekst ubezpieczeń społecznych a polska bandera. Tutaj, jak powiedziałem na początku, wydaje się opcja skorzystania z instrumentów pomocy państwa i to jest droga decyzji politycznych i póżniej parlamentarnych.

I jeszcze jedna uwaga na tym etapie. Pan dyrektor wspomniał w kontekście konkurencji o statkach podnoszących wygodne bandery. Rzeczywiście dzisiaj nie ma już statków, które pod jakąkolwiek banderą chcąc uprawiać żeglugę światową nie spełniałyby standardów bezpieczeństwa, natomiast ze standardami ubezpieczeń społecznych ciągle niekoniecznie jest tak samo jak z bezpieczeństwem. Otóż te kraje dlatego są wygodne do rejestrów, ponieważ z reguły w większości tych państw nie ma regulacji ubezpieczeniowych. Dlatego konwencja wprowadziła, żebym nie pomylił, to jest chyba norma w art. 4.2… 4.5., przepraszam, prawidło 3, rozwiązanie, które nakazuje państwu, stronie konwencji, czyli Polsce, przygotowanie ubezpieczeń społecznych dla marynarzy zamieszkujących w Polsce, a więc wszystkich, nie tylko tych pod polską banderą, pod unijną, ale także pod tymi trzecimi państwami, zorganizowanie systemu ubezpieczeń społecznych na zasadach nie gorszych niż dla tych, którzy mają na lądzie. Tu będziemy pewnie różnić się z rządem i pewnie także z pracodawcami polskimi, ale mam nadzieję, że wypracujemy jakieś rozwiązanie w kontekście ubezpieczeń społecznych kierowanych głównie do tej grupy, bo ona dzisiaj w ogóle nie jest ubezpieczona, a to jest wbrew ratyfikowanej konwencji. Dziękuję bardzo,

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję.

Zgłaszał się pan poseł Hoc.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Być może niektóre kwestie były już poruszane, natomiast ja odnoszę takie wrażenie, i taką chciałbym podzielić się refleksją, już od kilku kadencji jestem członkiem Komisji Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej i szczerze mówiąc gdybyśmy kilkanaście lat temu słuchali tego, co państwo mówili dzisiaj, to praktycznie to jest cały czas to samo, cały czas powtarzamy, że polska bandera to jest świętość, że to jest duma narodowa, że to jest kwestia gospodarcza, że to oczywiście nawet pewna kwestia suwerenności państwa. Natomiast pan tutaj powiedział, że są takie trzy poziomy: marynarze, armatorzy, państwo – i nawet bym dodał jeszcze czwarty, związki zawodowe – i szczerze mówiąc wszyscy tracą, ale jakoś tak wszyscy współpracują, wszyscy się w tym jakoś mieszczą i wszystko jakoś idzie z latami. Słowa, słowa, słowa, a owoców, czynów w ogóle nie widać. Wprowadziliśmy podatek tonażowy, jako Prawo i Sprawiedliwość, wprowadziliśmy pewne reformy ubezpieczeń, opłatę rejestracyjną itd, no ale to wszystko jest nic. Dalej statki handlowe pływają pod rejestrami Malty, Cypru, Liberii, Wspólnoty Bahamów. Mamy ponoć 7 statków handlowych, tylko jeden jest pod polską banderą, Uniwersytetu Morskiego, „Dar Młodzieży" i statki szkoleniowe. Żaden statek handlowy nie jest pod polską banderą. To po prostu jest wręcz upokorzenie dla naszego państwa. Z drugiej strony ktoś obliczył, i nie wiem, czy państwo się tu zgodzą, że tracimy 8 mld zł rocznie z tego tytułu, że jako państwo nie pływamy pod polską banderą. Tutaj Włosi, Francuzi i inne państwa mogą pływać pod swoją banderą, natomiast my nie możemy tego dokonać.

Myślę, że wszystkie zespoły trójstronne bardzo dobrze działają, panie przewodniczący, ale ja proponuję w takim razie po kilkunastu latach wykonać taki wniosek oficjalny, czy rezolucję, czy dezyderat do odpowiedniego… czy nawet do prezesa Rady Ministrów, dajmy czas 3 miesiące, 4 miesiące i spotkajmy się potem za 5 miesięcy, za 4 miesiące, spotkajmy się i powiedzmy jaka jest mapa drogowa, jaki jest harmonogram czasu i jaki jest rezultat tych wszystkich zespołów, tych wszystkich narad, tych wszystkich konsultacji itd, itd, i jakie są konkrety. Bo to, że będziemy dyskutować następną kadencję,

potem następną kadencję, to jest norma, to ja przewiduję, że tak będzie. Tym bardziej, że pan powiedział, rzeczywiście Morze Bałtyckie, już mówiliśmy o tym, staje się morzem natowskim, bo Szwecja przystępuje, Finlandia, to praktycznie rzeczywiście jest kwestia jeszcze pewnych zagrożeń wojennych, czy też para wojennych, czy też takich różnych kwestii sabotażu itd, a więc musimy naprawdę być tutaj bardzo obowiązkowi i odpowiedzialni. Tym bardziej, że teraz jest jeszcze flota offshore, rozwija się flota offshorowa, a więc musimy naprawdę być konkretni i odpowiedzialni. Jednocześnie nie może być tak, że związki tracą, marynarz traci, armator traci, państwo traci i dalej sobie egzystujemy i dalej sobie pływamy. To jest dziwne. Tak że konkretny wniosek, panie przewodniczący, dezyderat, czy też takie oświadczenie, żeby za pół roku… może już za pół roku nawet, nie za kilka miesięcy, przedstawić konkretną mapę drogową kiedy osiągamy konkretne rozwiązania w aspekcie przywrócenia polskiej bandery na statki handlowe. Tym bardziej, tym bardziej powinno nam być wstyd, bo jednak w gospodarce gazowo-rozdzielczej byliśmy potęgą, potęgą w świecie, jeśli chodzi o flotę handlową, a teraz jesteśmy cały czas na posługach innych państw. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, nie wiem, czy dobrze pana posła zrozumiałem. Wszystko zgoda, ale właśnie teraz de facto ustalamy tę mapę drogową. Było spotkanie komisji trójstronnej 3 miesiące temu, zapadły decyzje, żeby powołać zespół, odpytujemy ministerstwo co zostało przygotowane na zespole.

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Już tyle było zespołów…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Z tego co słyszymy, to tak naprawdę powstał nieoficjalny projekt, który, jak rozumiem, panie dyrektorze, lada chwila, za miesiąc, dwa, trzy ma być przekazany do kancelarii prezesa? Padła z pana strony jakaś data czy nie? Nie jestem pewien.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Ministerstwo pracy pracuje nad tym. Przyznam się szczerze, że ja samego projektu nie widziałem, dostałem tylko bardzo szczegółowe pytania dotyczące konkretnych kwestii do rozstrzygnięcia. Natomiast rzeczywiście plan jest taki, żeby to zostało wpisane do wykazu w czerwcu i zostało rozesłane do konsultacji publicznych w czerwcu. Trudno mi powiedzieć, czy to zostanie zrealizowane, ale taki jest plan.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Czyli, jak rozumiem, panie pośle, do czerwca czekamy z zapartym tchem na mapę drogową i trzymamy kciuki, że jakiś projekt, na którym będziemy mogli dyskutować…

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Przyszłego roku.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie, no tego roku. Dlaczego przyszłego roku?

Poseł Czesław Hoc (PiS):

Marzenie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie pośle, moje marzenie…

Głos z sali:

8 lat pan czekał.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Moje marzenie, ale rzeczywiście też prawda taka, ja pamiętam, że w poprzedniej kadencji też pisałem interpelację w tej sprawie i projekt nie powstał, więc jak teraz jest deklaracja, że powstanie jakiś projekt – nie wiem, czy dobry projekt, bo mam nadzieję, że dobry, bo być może taki, który… znaczy nie chcę zakładać najgorszego, ale mam nadzieję, że będzie taki projekt – bo mam nadzieję, że wszyscy zgadzamy się, co do tego, że trzeba

to zrobić. Rzeczywiście poprzedni rząd, w poprzedniej kadencji, przeprowadził szereg zmian, które dążyły do tego, żeby polska bandera była przywrócona. Ale cały czas zostaje kluczowa sprawa, czyli najbardziej kosztochłonna sprawa ubezpieczeń społecznych, która po stronie armatorów jest kluczowa, żeby decydowali się czy pod taką czy pod taką banderą będą po prostu pływać te statki. Ta kluczowa sprawa cały czas jest do rozwiązania. Ona nie jest łatwa, bo, jak widać nawet po naszej dzisiejszej dyskusji, jest pewne niezrozumienie – przynajmniej ja tak to postrzegam – pewne niezrozumienie nawet wśród niektórych posłów, którzy postrzegają to jako jakiegoś rodzaju przywilej, a to nie jest przywilej, tylko to jest dążenie do normalizacji relacji na wzór innych państw Unii Europejskiej, nie tylko tych na zachodzie, ale przecież Estonia 2, czy 3, czy może 4 lata temu wprowadziła zmiany w…

Prezes Polskiego Ratownictwa Okręgowego sp. z o.o. Tadeusz Hatalski:

3 lata temu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

…3 lata temu wprowadziła zmiany w swoim ustawodawstwie. Przyznam szczerze, że to, co zaniepokoiło mnie w wyniku naszej trwającej dyskusji, to jest ta kwota. 60% średniego wynagrodzenia. To jest chyba na dzisiaj z jakieś 4 tys. zł, prawda, coś takiego. 4 tys., czyli to jest tak naprawdę 8 tys. zł po stronie armatora – no bo pracownik jedno, drugi armator, czyli 8 tys. zł. Wydaje mi się, że estońskie standardy są na dużo niższym płacowym poziomie, jeżeli chodzi o ubezpieczenie społeczne, więc mam nadzieję, że nie dojdzie do takiej sytuacji, drodzy państwo, gdzie będzie jakiś projekt ustawy, wszyscy się do niego będą zgadzać – mam nadzieję, że będzie jakiś projekt ustawy – wszyscy co do niego będziemy się zgadzać, bo on realnie rzeczywiście znacząco obniży koszty po stronie armatora, ale w dalszym ciągu te koszty, w porównaniu do innych państw europejskich, będą tak zawyżone, że to tak naprawdę nic nie zmieni. Mam nadzieję, że to nie pójdzie w tym kierunku.

Szczerze mówiąc też nie do końca rozumiem głosu państwa ze związków zawodowych, może w 100% nie zgadzam się po prostu z takim podejściem do tematu. Rozumiem, że związki zawodowe walczą o to, żeby była maksymalna ochrona praw pracowniczych, oczywiście naturalne, no ale taka maksymalna ochrona prowadzi do tego, że większość… To trochę jak z CIT, drodzy państwo – kolega poseł Łącki jest przedsiębiorcą – jak jest za wysoki CIT, no to wszyscy uciekają w szarą strefę. Tutaj nawet nie za bardzo jest ta szara strefa, bo państwo mówicie o pierwszej grupie marynarzy, ale ta pierwsza grupa marynarzy jest tak ilościowo niewielka w stosunku do kilkudziesięciu tysięcy pływających polskich marynarzy będących po polskich uczelniach, że to jest taki margines, można powiedzieć, więc nie do końca… Może nie mam do tego tematu tak uzwiązkowionego punktu widzenia jak panowie, jednak myślę, że to nie jest w tym zakresie najważniejsze, jeżeli państwo polskie ma w końcu zacząć zarabiać na polskiej banderze.

Pan poseł Piotr Głowski. Bardzo proszę.

Poseł Piotr Głowski (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, zacznę od tego, że bardzo bym prosił posłów PiS, żeby nie odbierali tego personalnie, żeby nie odbierali tego jako ataku politycznego, bo ja rozumiem, że jesteśmy wszyscy dzisiaj po tej jednej stronie. Idąc do parlamentu stawiałem sobie wiele celów. Jednym z nich, bardzo ważnym, jest przywrócenie bandery chociażby na takich statkach, jak gazowiec „Lech Kaczyński", który pływa dzisiaj pod banderą francuską, a został zwodowany nie 100 lat temu ani w jakiejś innej epoce, tylko w 2022 r. Mamy dzisiaj sytuację, dla mnie o tyle już niezrozumiałą, że… nie obserwowałem parlamentu w poprzedniej kadencji, a był to parlament zdominowany przez jedno ugrupowanie, które miało absolutnie szansę przeprowadzenia takiej ustawy i takich zmian, i prezydenta, który by podpisał ten dokument, że to się po prostu nie wydarzyło, skoro dzisiaj tak dobre głosy, podkreślam to „dobre głosy", staję absolutnie w tym samym szeregu. Dzisiaj prosiłbym też, żeby nie popędzać, w obliczu wydarzeń ostatnich lat, kiedy było 8 lat na zmianę. Nie oczekujmy, że w ciągu 2-3 tygodni ktoś będzie dokonywał rewolucyjnych zmian, bo tu są potrzebne rewolucyjne zmiany, bo te zmiany nie tylko muszą objąć oczywiście ubezpieczenia społeczne, ale muszą objąć sposób rejestracji statków, muszą objąć sposób przeglądów, ubezpieczeń. Dzisiaj

mamy tak silnie represyjny system w Polsce, że to nie tylko kwestia ubezpieczeń, ale również tych wielu innych elementów, które powodują, że każdy armator, z którym rozmawiam od dziesiątek lat, mówi: wiesz, wszędzie łatwiej zarejestrować jednostkę niż w Polsce. To, że zmienimy sam system ubezpieczeń społecznych, pewnie niewiele tutaj zmieni, więc potrzebna jest zmiana kompleksowa. Mam nadzieję, i tak odczytuję list pana ministra Marchewki, że idziemy w tym kierunku. Zresztą w trakcie wielu rozmów, również poza tą salą, padają takie dobre deklaracje. Do tego potrzeba czasu i dobrego przemyślenia, tak żeby faktycznie stworzyć warunki, które będą umożliwiały zarówno łatwą rejestrację – ale to nie znaczy, że bezrefleksyjną i bez przepisów – przyjazne warunki do prowadzenia przeglądów okresowych, ubezpieczania statków i ubezpieczania marynarzy.

Apeluję również do strony związkowej. Sam pan powiedział, że kilkanaście tysięcy, bodajże 40 tys. marynarzy, którzy pływają pod obcą banderą, nie jest objętych żadnym ubezpieczeniem, więc w ich wypadku każda zmiana jest lepszą. Jeżeli nawet będzie to droga niedoskonała, która będzie prowadziła przez powolne zmiany, ale takie, które doprowadzą w skutku do takiego działania, że marynarze zostaną objęci ubezpieczeniami, uważam, że warto popierać. I tutaj bym prosił, żebyśmy wszyscy, którzy będziemy pracowali nad taką zmianą ustawową, zarówno my, jak i ten element społeczny, i różnego rodzaju podmioty, które będą to konsultowały, żeby wykazać maksimum dobrej woli, bo być może po raz pierwszy jest absolutnie taki klimat, w którym uda się to zrobić. To są gigantyczne pieniądze, bo to nie jest kwestia tylko statków, które są zarejestrowane. Każdy, kto chociaż troszeczkę się tym interesuje, to wie – mówiła o tym między innymi pani posłanka Arciszewska – że to powoduje, że zajęte są nabrzeża i firmy, które pracują dookoła, firmy usługowe, handlowe. To jest, myślę, gigantyczny rynek, który nam uciekł po zmianie, która odbyła się po zmianie ustrojowej. To tak naprawdę wtedy stracono chyba z oczu to, że bandera to gigantyczny symbol, ale to również wielkie pieniądze. Dzisiaj zróbmy wszystko, naprawdę zróbmy wszystko, żeby nam się to udało. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Nie było pytania, panie pośle? Nie.

To pan poseł Łącki, potem pani poseł Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Ja zwróciłbym się do panów ze związków zawodowych, i też proszę nie odbierać mojego słowa jako jakiejś nagany czy coś takiego, bo to nie o to chodzi, ale jeśli ja słyszę, panowie, że mówicie mi, nam, że marynarz będzie mógł zapłacić w Polsce składkę od 60-procentowej podstawy średniego wynagrodzenia i to spowoduje, że za chwilę będziemy mieli dwadzieścia, trzydzieści czy 50 statków pod polską banderą, to ja winszuję dobrego samopoczucia, bo tak nie będzie.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

My tego nie mówimy.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Ale tak pan to mówił. Czy panowie, kiedy rozmawialiście w komisji trójstronnej o tym, żeby to zmienić, braliście pod uwagę na przykład… bo rozumiem, że jeśli statek będzie pod polską banderą, to będzie od razu płacił podatki w Polsce, normalne – wchodzi w polski system podatkowy, tak? Zgadza się?

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościk:

Tak.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Zgadza się. To w takim razie ile on będzie płacił składki zdrowotnej od przychodu, 9% czy 4,5%? Ile zapłaci armator od sprzedaży statku innemu podmiotowi składki zdrowotnej, 9% czy 4,5%? Ja pokazuję panom, że obniżenie, czy zmiana tylko i wyłącznie podstawy opodatkowania, czy jakichś tam procentów z ZUS nic nie da. Musi być kom-

pleksowa zmiana systemu podatkowego w Polsce – oczywiście w jakimś sensie preferencyjna dla statków, bo to jest specyficzna gałąź gospodarki, ale same ZUS nic nie dadzą. Tym bardziej, że jeśli ja bym teraz powiedział: panowie, dajcie marynarzom wybór czy oni chcą opłacać składki czy nie chcą opłacać składek – teraz nie płacą i jakoś nie płaczą. Nie słyszałem problemów marynarzy związanych z tym, że nie mają opłaconych składek zusowskich w Polsce. Nigdzie o tym nie słyszałem, a wsłuchuję się w to, co mówi branża morska. Tak że, jeśli mamy poważnie rozmawiać o tym, że mamy przywrócić polską banderę, to musimy poważnie rozmawiać o zmianie w Polsce systemu zusowskiego i podatkowego, bo jeśli będziemy każdego przedsiębiorcę obkładać podatkami tak wysokimi – bo składka zdrowotna jest normalnym podatkiem, ona nazywa się tylko inaczej – to tutaj nikt nie wróci, zresztą widać to po Orlenie, który szybko wziął banderę, wcale nie tanią, bo bandera francuska nie jest tanią banderą. Dziękuję bardzo.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale to nie są nasze statki.

Głos z sali:

Składki płaci.

Prezes Polskiego Ratownictwa Okręgowego sp. z o.o. Tadeusz Hatalski:

Panie pośle, czy mogę?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, ja też chciałbym odpowiedzieć, ale zostawię to. Może państwo będziecie bardziej wiarygodni dla pana posła.

Prezes Polskiego Ratownictwa Okręgowego sp. z o.o. Tadeusz Hatalski:

Panie pośle, jeżeli można króciutko ad vocem.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pan kapitan Hatalski. Tylko prosiłbym rzeczywiście konkretnie. Potem pan kapitan i potem pan ze związków zawodowych, i potem poprosimy panią poseł.

Prezes Polskiego Ratownictwa Okręgowego sp. z o.o. Tadeusz Hatalski:

Ja nie powiedziałem, że wyłącznie obniżenie samego ZUS spowoduje powrót statków pod polską banderę, ja tego nie powiedziałem. To jest potrzebne po to, żeby przywrócić konkurencyjność polskiego marynarza na międzynarodowym żeglugowym rynku pracy. Natomiast przywrócenie bandery będzie spowodowane obniżeniem albo refundacją składki dla armatora, dla pracodawcy. Pan poseł wspomniał o „Lechu Kaczyńskim", który pływa pod francuską banderą. Dlaczego? Przeczytam jak to jest we Francji. Składki na ubezpieczenia społeczne marynarzy podlegają refundacji armatorom – armatorom, nie pracownikom – pod warunkiem przeznaczenia ich na szkolenie, zatrudnienie i rozwój floty. Takie warunki zaproponowała Francja. Takie warunki wprowadziła Francja na początku lat 2000. Podobne warunki były proponowane w rozwiązaniach opracowanych w Kancelarii Prezydenta w 2019 r. Tam nawet nie było warunku, że pieniądze mają być przeznaczone na coś tam, na coś. Nie poszło, i zatrzymało się. Tak że te wszystkie projekty są gotowe, panie pośle, są gotowe, tylko je zaktualizować, uchwalić i wprowadzić w życie. Dziękuję.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Co się stało, że nie zostały uchwalone?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę bardzo następny pan.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Ja pozwolę sobie teraz zabrać głos.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Pozwolę sobie przedstawić się, Radosław Stefaniak. Jestem sekretarzem Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych, poza tym jestem też radcą prawnym.

Chciałbym odnieść się do wytycznych. W preambule wytycznych jest szczegółowo opisane dlaczego bandery europejskie tracą względem bander z państw spoza Unii, państw trzecich. Wśród przyczyn wskazano między innymi: wysokie pozapłacowe koszty zatrudnienia, niekonkurencyjność systemu podatkowego, a co za tym idzie wytyczne zarówno z 1991 r., jak i później zrewidowane z 2004 r., zmierzają w kierunku wprowadzenia mechanizmów wewnątrz wspólnego rynku Unii Europejskiej, które byłyby dopuszczalnymi mechanizmami pomocy publicznej.

Jeśli chodzi o zagadnienie, które poruszamy tutaj generalnie, czyli zagadnienie zabezpieczenia społecznego marynarzy, to tutaj zwrócono uwagę na dwie rzeczy, już w samej preambule, że armator nie rywalizuje tylko wewnątrz własnego swojego kraju, tylko wewnątrzunijnie, również z podmiotami z państw trzecich. Tak samo marynarz rywalizuje na morskim rynku pracy, nie mówiąc już o tym, że marynarze europejscy w stosunku do pozostałych marynarzy, których liczba wynosi ponad 1,5 mln, to jest ułamek, to jest maksymalnie kilkanaście procent. Co za tym idzie, Komisja Europejska w rozdziale 3.2. w dwunastostronicowym dokumencie wytycznych, który jest dostępny – to jest na siódmej stronie, to jest rozdział 3.2., tam są koszty pracy – wskazane są dwa rozwiązania: niższe składki na zabezpieczenie społeczne marynarzy wspólnoty, niższe stawki opodatkowania dla marynarzy wspólnoty.

Jeśli chodzi o case law, który wytworzył się od tamtego czasu przez ostatnie 20 lat, czyli wszystkie decyzje Komisji Europejskiej, jakie zostały wydane w tych sprawach, ja mam tutaj przegląd 11 decyzji, które zostały wydane w ostatnich kilku latach, ale pozwolę sobie zauważyć, że wytworzyły się dwa mechanizmy: jeden to jest całkowita refundacja ze strony państwa, a drugi to jest zwolnienie, ograniczenie składek i podatków. Pozwolę sobie zrobić skrótowy przelot, że tak się wyrażę, rozwiązań, jakie są zastosowane w jedenastu krajach. W Belgii armatorzy wyłączeni z obowiązku opłacania składek na ubezpieczenie społeczne marynarzy – decyzja z 28 października 2022 r.; Estonia, która tu była już wielokrotnie wspominana, zryczałtowana podstawa oskładkowania 750 euro – decyzja z 16 grudnia 2019 r. na okres do 2026 r.; Finlandia – bezpośrednie subsydia na obniżenie pozapłacowych kosztów pracy w wysokości 100% statków zarejestrowanych w fińskim rejestrze na czas nieograniczony, nie 10 lat, nieograniczony; Francja, tutaj już było wspomniane, ale pozwolę sobie uzupełnić, że w RIF, czyli w międzynarodowym rejestrze są zwolnieni z opłacania składek na zabezpieczenie społeczne; Grecja, również marynarze wyłączeni z systemu powszechnego, zryczałtowana podstawa oskładkowania; Holandia – możliwość odliczenia od podatku 40% wartości wynagrodzenia marynarza; Irlandia – refundacja kosztów składek na zabezpieczenie społeczne; Niemcy – bezzwrotna dotacja na redukcję kosztów zatrudnienia…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Bezzwrotnie.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

…bezzwrotna; Norwegia – redukcja podstawy oskładkowania; Szwecja – nazwę to wprost, że prywatnie to jest też mój ulubiony konik, to jest redukowanie w postaci takiej, że cztery daniny publiczne, czyli podatek pobierany od dochodów marynarzy, składki na ubezpieczenie społeczne i ogólny podatek od dochodu armatora, to też trzeba… jest tutaj objęty pomocą publiczną w takiej wysokości, że wydatki są zwracane w 99%, pod warunkiem utrzymywania w rejestrze nie tylko szwedzkim, ale też unijnym, byle by eksploatować ze Szwecji; Włochy z kolei – zwolnienie z obowiązku płacenia składek na zabezpieczenie społeczne marynarzy pracujących na statkach włoskiego, międzynarodowego rejestru. Na chwilę obecną trwa procedowanie nowej notyfikacji, ale najprawdopodobniej, jako że to jest rozwiązanie podobne do tego, które uzyskało już akceptację, tak będzie też… to raczej można oczekiwać, że decyzja jest pozytywna, będzie pozytywna, jeśli nie teraz, to w najbliższym czasie. Chciałem zwrócić uwagę na to, że takie mecha-

nizmy zdążyły się już wytworzyć na gruncie orzecznictwa. To jest… A dlaczego tak się dzieje, że statki armatorów europejskich w latach osiemdziesiątych i dziewięćdziesiątych odpłynęły z rejestrów, zostały zdefiniowane w preambule. Te wytyczne są odpowiedzią na wszystkie zjawiska, które mają miejsce. To właśnie chciałem tutaj wprowadzić. Inna sprawa, żeby tutaj uporządkować, jeśli chodzi o kwestie, nazwijmy to… Pojawiło się pytanie odnośnie prawa właściwego dla zabezpieczeń społecznych. Na gruncie unijnym taka odpowiedź jest już w postaci rozporządzenia 883/04 w art. 11 ust. 4, w którym jest wskazane, że w przypadku różnicy między miejscem, siedzibą pracodawcy – rozporządzenie posługuje się terminem pracodawcy – a miejscem zamieszkania marynarzy prawo właściwe do opłacenia składek na zabezpieczenie społeczne determinuje…

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Miejsce zamieszkania marynarza.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

…– nie, nie, jeszcze do tego dojdę, panie pośle – determinuje państwo bandery, determinuje bandera statku. Druga kwestia. Ale w przypadku, gdy pracodawca i marynarz są z tego samego kraju unijnego, to wtedy łącznik państwa bandery nie funkcjonuje, to jest miejsce zamieszkania marynarza i miejsce siedziby pracodawcy. I trzecia kwestia to jest to, że na gruncie rozporządzenia podmiot odpowiedzialny za wypłatę wynagrodzenia jest uznawany za pracodawcę. Odnosząc się do tej kwestii, w praktyce żeglugowej są na przykład takie umowy, jak o zarządzanie statkiem morskim, o zarządzanie załogowe, o zarządzanie techniczne. Przykładowo w umowach Krugman 2009 Lump Sum przewiduje, że na rzecz shipownera taki zarządzający jest odpowiedzialny za selekcję i zatrudnianie marynarzy, opłacanie ich danin publicznych. Czyli to nie musi być nawet sam armator, nie musi to być sam shipowner, to może być wyspecjalizowany podmiot, który jest odpowiedzialny za opłacanie składek – i te podmioty zostały już wymienione w wytycznych Komisji z 2009 r. w sprawie pomocy publicznej dla podmiotów zarządzających statkami. Opisane są trzy rodzaje zarządzania: zarządzanie załogowe, zarządzanie techniczne i zarządzanie komercyjne. Zdefiniowano zarządzanie załogowe, jako najbardziej rozwinięta gałąź obecnego zarządzania statkami. W preambule wytycznych jest szczegółowo wskazane odniesienie do doświadczeń między innymi Grecji, Malty, a przede wszystkim Cypru.

I tutaj chciałbym, porządkując trochę temat odnośnie do tego, w jakich ramach w chwili obecnej funkcjonujemy na gruncie unijnym, to pozwoliłem sobie tutaj to wprowadzić. Mam nadzieję, że nie zanudziłem państwa zbyt prawniczymi szczegółami, jeśli tak, to z góry przepraszam, to jest skrzywienie zawodowe, bo oprócz bycia sekretarzem jestem też radcą prawnym.

Wracając do tematu listu pana ministra do pana przewodniczącego, chciałbym zapytać się o kwestię statusu marynarza bez względu na banderę statku, na którym pracuje, czy byłby odrębnym tytułem ubezpieczeń społecznych. Tutaj jak najbardziej popieramy wszystkie rozwiązania, tylko chciałbym zwrócić uwagę, wrócić na chwilę do punktu pierwszego odnośnie wytycznych wspólnoty, że możemy wprowadzić obniżenie kosztów pracy dla marynarzy wspólnoty na statkach bander UE/EOG, był przykład historii z rozszerzeniem zwolnienia w ustawie o PIT, ono nadal obowiązuje, ale w stosunku do bander UE/EOG, tylko że treść tego przepisu jest nadal po zmianie, która weszła w życie 1 stycznia 2021 r. Pozwolę sobie przedstawić, żeby uniknąć wątpliwości interpretacyjnych, postulat de lege ferenda, prosimy, żeby wrócić do poprzedniej treści przepisu, na który jest zgoda Komisji wyrażona w decyzji z 16 grudnia 2019 r. Niebawem minie 5-letni okres od wprowadzenia środka pomocy publicznej i, jak wykazuje praktyka, zaczną się ze strony urzędów skarbowych postępowania sprawdzające w stosunku do marynarzy, którzy na przykład złożyli wniosek o ograniczenie poboru zaliczek na podatek, na przykład. Chcemy, żeby to usprawnić, żeby uniknąć wątpliwości interpretacyjnych, żeby wrócić do poprzedniego brzmienia tego przepisu.

I na zakończenie chciałbym powiedzieć, że projekt autorstwa Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych został przedłożony panu ministrowi i Komisji jeszcze

w marcu. Tak samo było szereg innych materiałów, które pokazują rozwiązania, jakie zostały zastosowane i które przytoczyłem tutaj w skróconej formie.

Szanowni państwo, mam nadzieję, że wywód nie był zbyt przydługi i byliście państwo przez ten cały czas ze mną.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, dziękuję, panie sekretarzu.

Sekretarz Polskiego Związku Przedsiębiorców Żeglugowych Radosław Stefaniak:

Dziękuję za możliwość zabrania głosu.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dziękuję bardzo.

Pan kapitan.

Sekretarz Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej kpt. ż.w. Dariusz Terech:

Dzień dobry.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Proszę włączyć mikrofon.

Sekretarz Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej kpt. ż.w. Dariusz Terech:

Szanowni państwo, Dariusz Terech, Stowarzyszenie Kapitanów Żeglugi Wielkiej. Prywatnie pracuję w zarządzie norweskiej kampanii żeglugowej jako DPA i szef działu bezpieczeństwa żeglugi, tak że, można powiedzieć, troszeczkę ten temat ogarniam z drugiej strony, jak to państwo określiliście, ciemnej strony mocy, bo pływałem zarówno pod tzw. wygodnymi, czy tanimi banderami, nie z wyboru, bardziej z konieczności, bo pływanie pod polskimi banderami było niemożliwe, chociaż większość naszych kolegów, którzy tu pływali, to zaczynali pod biało-czerwoną. Mogę powiedzieć, że zarówno ze strony marynarzy jak i ze strony armatorów zagranicznych, to, czego oczekujemy, to przede wszystkim jest stabilizacja i jasność przepisów. Tutaj pan poseł był uprzejmy zapytać, czy marynarze chcieliby być ubezpieczeni w ZUS itd. Większość marynarzy, których znam i z którymi rozmawiałem, wliczając w to mnie, tak samo, to chcieliby mieć stabilną sytuację podatkową i ubezpieczeniową. To ułatwia bardzo dużo spraw, ułatwia sprawy kredytowe, podatkowe. Cokolwiek chcecie kupić na miejscu, urząd podatkowy na wszystkim trzyma rękę i lepiej mieć te sytuacje wyjaśnione. Ale z różnych powodów bardzo duża liczba marynarzy nie ma ani NIP ani nie ma niczego w Polsce, bo w Polsce woli się trzymać poniżej poziomu „wykrywania radaru", jak to się mówi, nie? Nie ma nas, to nikt się nie będzie czepiał, tym bardziej, że w przeszłości były takie sytuacje, że zagraniczni armatorzy zwalniali marynarzy z płacenia podatków i w tym momencie wchodziło nasze polskie państwo i życzyło sobie zwrotu podatku, którego nie pobrał zagraniczny armator, z należnymi odsetkami, co powodowało, że trzeba było sprzedać domy, samochody, inne rzeczy. Sporo kolegów było zrujnowanych. Potem pieniądze były odzyskiwane, ale sami wiecie, że do poprzedniego statusu raczej już się nie powróci.

Kwestia uregulowań prawnych. Jeżeli chodzi o to, co w tej chwili się dzieje, to, szanowni państwo, są wyspecjalizowane różnego rodzaju agencje, które oferują już teraz takie możliwości, że marynarz, będąc marynarzem polskim, nie będzie musiał podlegać pod jakiekolwiek przepisy, jakie państwo będziecie w stanie wymyśleć. Myśmy w pewnym okresie korzystali z agencji crewingowych w Nowej Zelandii, które po prostu nie podlegają pod prawo unijne ani polskie, takie czy inne, aby ułatwić zatrudnienie marynarzy i uniknąć kosztów. Bo podstawową „kreską", na którą będą patrzyli się armatorzy zagraniczni, to jest tzw. bottom line, ile my za to zapłacimy.

Jeżeli chodzi o uprzywilejowanie marynarzy, bo pan poseł był uprzejmy pytać dlaczego marynarze mają być uprzywilejowani, tu nie chodzi o uprzywilejowanie, tylko o stworzenie takich warunków, w których można by było pewne rzeczy zapłacić, opłacić nie czując się dyskryminowanym w inny sposób. Bo po co obywatel płaci podatki? Dlatego, że korzysta z funkcji instytucji, jakie zapewnia państwo. Jak ja pracuję za granicą, teraz troszeczkę zmieniła się sytuacja, bo sytuacja kontraktowa jest taka, że generalnie pracuje

się 50% na lądzie, 50% na morzu, ale w dawnych czasach sytuacje były wręcz odwrotne, mój najdłuższy kontrakt trwał 11 miesięcy, przez rok nie korzystałem z niczego, co państwo mogło mi zapewnić, a gdybym był ujawnionym płatnikiem podatku, to państwo bardzo chętnie zabrałoby podatek. Regulacje, które były stworzone na początku, które z jakichś powodów do końca do nas, do marynarzy nie dotarły, że jeżeli przebywamy poza terenem kraju powyżej 186 dni, to jesteśmy zwolnieni ze wszystkiego. Nie zawsze to wszystko tak funkcjonuje, bo różnie bywa z dokładnym wyliczeniem tego okresu.

Jeżeli chodzi o sprawy bandery na statkach, nasza kampania – ja banderuję statki pod Bahamą, pod Liberią, pod Maltą, pod Nissem – prowadziła pod Cyprem, ale zrezygnowałem z tego, za duże były komplikacje. Bardzo chcieliśmy przebanderować statki pod polską banderę – to jeszcze z czasów, jak moim szefem był pan Mirek Kuligowski. Dlaczego?

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

A, bardzo dobra postać.

Sekretarz Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej kpt. ż.w. Dariusz Terech:

Dlatego, że być może państwo nie zdają sobie sprawy, ale w związku z tym, że jesteśmy członkiem Unii Europejskiej, nasza bandera niesie ze sobą bardzo duże profity, takie na przykład, których nie ma Liberia. Myśmy ostatnio zrezygnowali z banderii liberyjskiej, dlatego że Liberia nie była w stanie załatwić z Unią Europejską tzw. vessel oficial carrier produktów żywnościowych. Każdy, kto przewozi produkty żywnościowe, musi mieć uprawnienia do przewozu tych towarów na teren Unii Europejskiej. Liberia… Tu jest problem taki, że te sprawy załatwia rząd danego kraju, a nie agencja, czy administracja morska. Jak wiecie w Liberii administracja morska jest w Stanach, a Liberia jest w Liberii. Problem jest z załatwieniem tego na poziomie komisji rządowych. Polska ma to z automatu, jesteśmy w Unii. Druga sprawa, sprawa związana z różnego typu limitami. Jest jedna grupa statków, które już teraz rejestrują się pod polską banderą, być może wiecie panowie o czym mówię, a chodzi o statki rybackie, rybołówstwo dalekomorskie.

Głos z sali:

Kwoty połowowe.

Sekretarz Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej kpt. ż.w. Dariusz Terech:

Naszym polskim statkiem jest największy na świecie trauler „Annelies Ilena”, na którym nie pływa ani jeden Polak, który wszystkie swoje ryby, które łapie, sprzedaje i zdaje za granicą, nie w Polsce. Nosi polską banderę, nosi nazwę „Gdynia 151”, zarejestrowany w Polsce, i bierze nasze kwoty połowowe. Ja kiedyś przeczytałem o tym statku w naszych pismach. Redaktor pisał z poczuciem jakiejś dumy, że mamy największy statek rybacki na świecie. Nie wiem, czy to jest powód do dumy, czy raczej nie do obciachu – przepraszam za kolokwializm – bo ten statek jest na celowniku Greenpeace'u, tak jak większość tych supertrawlerów, bo ciągnie sieć, szanowni państwo…

Głos z sali:

Z mułem i z muszlami.

Sekretarz Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej kpt. ż.w. Dariusz Terech:

…o szerokości trzech boisk piłkarskich. To ciągnie wszystko. To jest tzw. rabunkowa gospodarka morska i przełowienie. Jak wiecie teraz nie ma już wolnych obszarów do rybołówstwa na świecie, wszystkie morza i wszystkie oceany są już podzielone, nawet te…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, panie kapitanie, o dalekomorskim rybactwie mieliśmy Komisję z miesiąc temu, o tym armatorze też rozmawialiśmy. Ale jak byśmy mogli wrócić…

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Ale to jest bardzo ważny głos, bo on pokazuje… Ja przepraszam, panie przewodniczący, bo muszę iść na drugą komisję, mam niestety dzisiaj… To jest bardzo ważny głos, bo pokazuje…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Szkoda, bo znowu będą te same pytania.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

…przepraszam, że mamy to wszystko postawione na głowie, a nie na nogach.

Poseł Piotr Głowski (KO):

Wszystko łącznie trzeba zmienić.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

To wszystko trzeba zmienić łącznie. Ja bym poprosił o przekazanie wszystkich materiałów z tej Komisji na nasze…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale może pan kapitan dokończy? Proszę.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

…na nasze skrzynki, bo niestety Komisja Spraw Wewnętrznych i Administracji trwa już 20 minut, muszę tam iść. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Wszystkie materiały macie państwo na swoich skrzynkach, tak jak zawsze.

Sekretarz Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej kpt. ż.w. Dariusz Terech:

Przepraszam, za takie przydługie wystąpienie. Tak na zakończenie, proszę państwa, problem nie jest problemem naszej bandery morskiej, ale problemem zainteresowania państwa jako takiego morzem i jego sprawami. My odbieramy to troszeczkę w taki sposób, że państwo zaniedbuje gospodarkę morską, bo nie mamy nawet ministra w randze… minister żeglugi nie jest nawet ministrem, tylko wiceministrem, choćby to. A tutaj są duże rzeczy, duże pieniądze. To, że marynarze nie przywożą pieniędzy do banków polskich, tylko transferują przez banki zagraniczne, nasze banki nie zarabiają na tym. Tu jest kupa rzeczy, które przegapiamy i które przechodzą obok naszego portfela. Dziękuję i przepraszam.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

No tak, pełna zgoda z tym wszystkim.

Idziemy po kolei. Panowie się jeszcze zgłaszali ze związków i…

Przewodniczący Związku Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych APMAR Artur Sadowski:

Jeśli mogę. Artur Sadowski, przewodniczący APMAR – Związek Agentów i Morskich Przedsiębiorstw Rekrutacyjnych. Ja bardzo krótko. Chciałbym tylko dodać dwa zdania na temat bezpieczeństwa, jakie zapewnia polska bandera. Otóż chciałem państwu przedstawić taką przypowieść. Kilka tygodni temu mój kolega przeprowadził inspekcję na statku, który zawitał do Gdyni i przywiózł z Korei czołgi dla polskiej armii. To nie był statek pod polską banderą, to była zupełnie obca, trzecia bandera, natomiast cała załoga była rosyjska, cała, od góry do dołu. Nie wiem, czy państwo zdajecie sobie sprawę z bardzo wielu, szerokich aspektów, jeśli chodzi o bezpieczeństwo, już nie mówię o tym co można zrobić po drodze z takimi czołgami, dawniej nazywanymi maszynami rolniczymi, czego można dowiedzieć się od nich i jak można te czołgi i inny sprzęt przygotować, jeśli jest taka wola lub jej nie ma, lub to, co mówił mój kolega wcześniej, kapitan Tadeusz Hatalski, czy taki statek wpłynie na teren działań wojennych czy nie – to jest również decyzja statku, czyli załogi, czyli kapitana. Te przypowieści naprawdę u mnie wywołają taki dreszczyk niezabawny, gdyż to się dzieje tu i teraz. My nie musimy czekać na stan bardziej wojenny lub mniej, bo to się dzieje tu i teraz. Ten towar dojechał i wszystko było okej, ale warto chociaż o tym opowiedzieć. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Tak, nie dyskutujmy tej sprawy jakoś szeroko, tak proponuję.

Proszę.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" Andrzej Kościk:

Andrzej Kościk przewodniczący Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność".

W zasadzie temat prawie że został wyczerpany, ale żeby informacja dla pana przewodniczącego i państwa posłanek i posłów była pełna, trzeba powiedzieć, że również Rada Dialogu Społecznego – to ważne ciało w procesie konsultacji trójstronnych i pracy – również zajęła w tej sprawie pozytywne stanowisko, zresztą zgodnie z wnioskiem strony pracowników, którzy 2 lata temu złożyli wniosek do Rady Dialogu Społecznego i Rada Dialogu Społecznego pochyliła się nad naszym wnioskiem dotyczącym ubezpieczeń społecznych polskich marynarzy. Trzeba powiedzieć, że w marcu komisja Rady Dialogu Społecznego ds. ubezpieczeń społecznych przyjęła jednomyślnie stanowisko w sprawie realizacji postanowień konwencji MLC 2006 o pracy na morzu w zakresie stworzenia systemu ubezpieczeń społecznych dla marynarzy zamieszkujących na terenie państwa. Chcę powiedzieć, że wszystkie organizacje pracodawców głosowały jednomyślnie za przyjęciem stanowiska. Pozwolę sobie wymienić, oczywiście trzy krajowe związki, co jest oczywistą sprawą, bo tu padały takie wątpliwości o co nam chodzi, więc co do tego nie mamy wątpliwości, bo i OPZZ i „Solidarność" i Forum głosowało jednomyślnie, jak również wszystkie związki reprezentatywne, które działają w Polsce, niezwiązane zupełnie z gospodarką morską, a więc Pracodawcy Rzeczypospolitej Polskiej, Konfederacja Lewiatan, Związek Rzemiosła Polskiego, Business Centre Club, Związek Pracodawców, Związek Przedsiębiorców i Pracodawców, Federacja Przedsiębiorców Polskich i wszystkie, tak jak wspomniałem, reprezentatywne związki zawodowe.

Takie stanowisko zostało przyjęte w marcu tego roku. To stanowisko zostało przekazane do prezydium Rady Dialogu Społecznego. Z tego co wiem, prezydium Rady Dialogu Społecznego również rozpatrzyła je pozytywnie. Stanowisko zostało skierowane w tej chwili do rządu polskiego z wnioskiem o ustosunkowanie się, więc w związku z tym wszystkie warunki zostały stworzone, żeby temat ubezpieczeń społecznych polskich marynarzy, oczywiście w kontekście polskiej bandery, został sfinalizowany. Chcę tylko powiedzieć, gwoli sprawiedliwości, że sprawa nie była regulowana w poprzednich kadencjach uprzednich rządów. Chcę tylko przypomnieć zarządzenie nr 103 Prezesa Rady Ministrów z 17 września 2008 r., pana Donalda Tuska, który również w 2008 r. powołał taki zespół, no i jak wiemy niewiele z tego wyszło. Tak że temat jest znany, wszystkie rządy go podejmowały. Powiedzmy sobie szczerze, mamy Monitor Polski, no i cóż z tego wynikło? Nic nie wynikło. Wszystkie partie polityczne powinny uderzyć się w piersi. Jestem dorosłym, już starszym marynarzem, już dawno nie pływałem, zaczynałem w Polskich Liniach Oceanicznych, byłem mechanikiem, oficerem-mechanikiem i pływałem na polskich statkach, pod polską banderą, ale za mojej kadencji w Polskich Liniach Oceanicznych utworzono właśnie spółki zagraniczne, przeflagowano statki, polscy marynarze stracili warunki ubezpieczenia i kolejne polskie rządy nie stworzyły tych warunków, których teraz się domagamy. A wówczas wystarczyło niewiele pomóc Polskim Liniom Oceanicznym, PŻM, PŻB, Dalmorowi, Odrze, Gryfowi, Transoceanowi. Polikwidowano, nie istnieją firmy rybackie – oczywiście korzystają z naszych kwot połowowych. Jakie rządy to robiły? To już nie chodzi o to, to nie można wracać do tego, bo tu nie chodzi, żeby grzebać w historii, tu chodzi o to, żeby wyciągać wnioski z tego wszystkiego. Niewiele można włożyć do tego interesu żeglugowego, a można mieć z tego korzyści.

Zakończę swoją wypowiedź, i przepraszam bardzo, że ona jest być może odbierana jako krytyczna w stosunku do poprzednich ekip politycznych, ale Stefan Kisielewski, znany wszystkim mentor i redaktor powiedział kiedyś, że herbata nie będzie słodsza bez wsypania cukru do szklanki wody, z samego mieszania nie będzie słodsza, trzeba wsypać cukier. Dlatego budżet państwa absolutnie powinien refundować częściowo składkę na ubezpieczenia społeczne marynarzom i armatorom. Dzięki temu budżet państwa będzie miał korzyści, które zostały wyliczone – dokumenty zostały przedstawione wszystkim stronom. My, jako strona pracowników, razem ze stroną pracodawców, przekazaliśmy takie stanowisko już w poprzedniej kadencji do Ministerstwa Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, że wnosimy o to, żeby w celu zachęcenia armatorów do reje-

strowania statków pod polską banderę budżet państwa refundował w całości lub części składkę ZUS dla polskich armatorów, zgodnie z prawem Unii Europejskiej. To jest nasze wspólne stanowisko. Rzadko się to zdarza, żeby pracodawcy z pracownikami mieli wspólne stanowisko. Pewnie szczegóły będą trudne do wynegocjowania, ale strony zadeklarowały, że chcą wynegocjować, ustalić warunki kompromisowe. To są dwa tematy: polska bandera i funkcjonujący marynarze pod obcymi banderami, którzy nie są objęci ubezpieczeniem społecznym.

Chcę jeszcze tylko powiedzieć, żeby tu już wielokrotnie był przywoływany pełny obraz sytuacji, lecz jest też wyrok TSUE, który na dzisiejszej Komisji nie był podniesiony. Wyrok TSUE zobowiązuje państwo polskie, na podstawie obowiązujących przepisów w Unii, do objęcia ubezpieczeniem polskich marynarzy, którzy nie są objęci ubezpieczeniem zgodnie z prawem Unii Europejskiej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Pani poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szczerze mówiąc chciałam zabrać głos przed panami. Zgłaszałam się, a to nie bez kozery, bo właśnie chciałam upomnieć się o wypowiedź państwa. Pan Radek, pan kapitan, związki, z którymi pracowałam tyle lat, uważam, że to właśnie oni mieli tutaj najważniejszy głos. Państwo jak w pigułce potraficie przedstawić założenia, problemy i rozwiązania, które, nawiązując tu do kolegi, który jest koncyliacyjny, mówi o 8 latach, o których rozmawiamy od 30 lat.

Głos z sali:

Absolutnie.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ja nie mam złudzeń, ponieważ ciągle ci sami urzędnicy zajmują się tymi sprawami. Przychodzi drugi, trzeci garnitur, który nie jest decyzyjny, natomiast czasy już się tak zmieniły, że niezależnie od tego kto był 4, 8, 12 lat temu, to tu wojna, sprawy ubezpieczenia, bezpieczeństwa i zapadające decyzje, wyroki w Unii Europejskiej, w TSUE, one obligują urzędników do tego, żeby podjąć działania. I takie gadanie… przepraszam, nie tyle gadanie, co przerzucanie się 8, 5, na przestrzeni ostatnich nawet 2 lat tak się zmieniła rzeczywistość, że ona powinna, poprzez ten szok wojenny, który się zdarzył, przyspieszyć prace. Nie ma się co licytować, zgadzam się tu z panem posłem Hocem, że należy wysłać apel do ministrów, czy do rządu, do KPRM, czy opinię naszej Komisji, że jednak sytuacja, która zaistniała w Europie i świecie obejmuje szerszy aspekt, właśnie zerwania łańcuchów, pracowników, spokój marynarzy. Bo tutaj pan kapitan podniósł bardzo ważną kwestię, nasza dzisiejsza dyskusja rozszerzyła się trochę poza ramy pisma dotyczącego ubezpieczeń społecznych, ale to jest kwintesencja funkcjonowania marynarzy w Polsce, która przekłada się potem na nieuświadomione polskie społeczeństwo, które nie wie jak funkcjonuje marynarz – ponieważ my absolutnie nie dbamy o promocję tego zawodu, jak on jest potrzebny – i dajemy sobie odebrać możliwości, z których korzystają inne państwa i sprytni armatorzy, którzy posługując się naszymi uprawnieniami do kwot, do jakichś różnych zwolnień, rekompensat, czy zasad w Unii Europejskiej po prostu wykorzystują ten fakt, a my dalej nie rozbudowujemy floty. Stąd zabierałam głos, bo właśnie chciałam, by panowie wypowiedzieli się w tej kwestii. Dziękuję za to, bo nawet dla posła, który jest teraz w Komisji, to jest okazja, żeby odsłuchać sobie chociaż stenogram z Komisji i sięgnąć po materiały, które na przestrzeni 30 lat spływały do każdej jednej komisji, kiedyś infrastruktury, teraz komisji gospodarki morskiej. A rozwiązania są bardzo proste.

Nie licytując się kto miał większe i lepsze zasługi, to powiem, że ze związkami też tak łatwo się nie rozmawia, panowie, więc generalnie wszyscy mówią, że rozwiązania są dobre, a na koniec okazuje się, że jednak decyzje podejmujemy w jakiejś wąskiej grupie, której decyzje, czy rozwiązania dalej nie przekładają się na marynarzy kontraktowych. Nie oszukujmy się, większość marynarzy pracuje poza. Mówię to z pełną świadomością. Poza tym konkurencyjność polskich marynarzy na rynku musi nastąpić, bo ina-

czej nie będziemy mieli marynarzy. Z drugiej strony opozycja, dzisiejsza koalicja będzie zarzucać, że sprowadza się migrantów, ale migrantów, którzy są osobami pracującymi na statkach, bo jest zapotrzebowanie na załogi. Jeżeli ktoś nie rozróżnia kto w jakim celu przyjeżdża i jest zatrudniany, to może sobie potem znaleźć taką strzałę, którą będzie strzelał na oślep, a otoczenie, czy społeczeństwo nie zrozumie o czym rozmawiamy. Brakuje nam dzisiaj marynarzy i my też musimy sięgać po marynarzy z Gruzji, z Ukrainy, których już teraz jest mniej. To też są osoby, które są z innych państw, ale one tu przyjeżdżają w konkretnym celu.

Dlaczego Polacy nie mogą wrócić, żeby w normalnych warunkach pracować i spać spokojnie, żeby urząd skarbowy, czy inne służby nie stosowały wobec nich represji? To co pan kapitan powiedział, ja też byłam kiedyś zaangażowana w duńskich armatorów, którzy właśnie tak potraktowali polskich marynarzy, że donieśli na nich do urzędów skarbowych i to się skończyło zawałami, udarami, śmiercią marynarzy, którzy… Nawet nie można było wzruszyć tych decyzji, bo nie było narzędzi w polskim prawie. Ja to doskonale pamiętam, jak z imienia i z nazwiska walczyliśmy o poszczególnych ludzi, angażując doradców podatkowych, bo wtedy nie było jeszcze takich jak dzisiaj, wielu osób, z panami, z którymi dzisiaj mogę rozmawiać. To były bardzo ciężkie czasy dla marynarzy, którzy uchodzili za krezusów. Dzisiaj tak nie jest. To jest ciężka praca. W związku z tym proponuję mimo wszystko, żeby wysłać pismo ponaglające, że wobec tych wszystkich uwarunkowań europejskich, światowych i zasad, które… Cieszę się, że pan Radosław to powiedział, ponieważ wszystkie kraje europejskie dotują, zwalniają, dosypują grosza tylko po to, żeby mieć swoją flotę, być niezależnym państwem i zabezpieczyć sobie przez to bezpieczeństwo. Bo posiadanie floty to jest bezpieczeństwo państwa. To wiąże się również ze stawkami ubezpieczyciela, bo jeżeli będzie to teren niebezpieczny, to te stawki będą horrendalnie wysokie, ta żegluga będzie nieopłacalna, a już w ogóle odmowa przewozu czegokolwiek i przypłynięcia statku – zaznaczam, że statki nie są polskie, jeżeli chodzi o LNG, tylko francuskie – to mogą nam odmówić przypłynięcia i tym samym jesteśmy odcięci od niezależności energetycznej, i nie mamy surowców.

Przychylam się do opinii pana posła Hoca, że pan przewodniczący, upoważniony przez nas, może skierować takie pismo. To jest ten czas, w którym informacji jest już tak dużo, gremiów, z którymi to można skonsultować jest też dużo, były zespoły trójstronne, sytuację mamy zdefiniowaną, przepisy unijne też. Zawsze było tak, że niestety marynarze lepiej orientowali się w przepisach niż nasi urzędnicy, a głównym stoperem było Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej. Nie może być tak, że patrzymy przez pryzmat jednego ministerstwa, bo gdzieś tam nie będzie pieniędzy, dlatego że innymi drzwiami do budżetu państwa przejdą miliardy, które również zasilą to ministerstwo, jeżeli chodzi o potrzeby społeczne Polaków, a my mamy zadbaną grupę, która jest dla nas bardzo ważna i przede wszystkim buduje wpływy do budżetu, niezależność i bezpieczeństwo państwa. Tak że ja państwu dziękuję i wspieram głos, by pan przewodniczący skierował takie pismo, bo być może przyspieszy to pracę, już nie licytując się kto, gdzie, kiedy. Wiemy już tak dużo i mamy takie gremium, że możemy załatwić to naprawdę kompleksowo i bardzo szybko. Dziękuję bardzo.

Prezes Polskiego Ratownictwa Okręgowego sp. z o.o. Tadeusz Hatalski:

Panie przewodniczący, czy mogę?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, zaraz oddam panu głos, ale chciałem, żeby najpierw jeszcze posłowie, żeby została dokończona runda pytań.

Pani poseł, dziękuję za pani głos. Zgadzam się, dlatego zwołane jest to posiedzenie Komisji w takim czasie a nie w innym. Jesteśmy w drugim kwartale, w którym funkcjonuje nasza Komisja tej kadencji Sejmu. Sprawa była podejmowana w poprzedniej kadencji i jest teraz, na początku, bo też uważam, że to jest bardzo ważna sprawa. Zrozumiałem, że projekt ma być w czerwcu, więc ja bym poczekał na projekt. Zwołanie tej Komisji i nasza rozmowa to jest powiedzeniem ministerstwu, że oczekujemy na konkretne działania i dokumenty, ale oczywiście, jeżeli pani poseł, czy którykolwiek z posłów chcieliby przygotować jakiś oficjalny dokument…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ja przepraszam, to ma być projekt, panie przewodniczący.

Państwo uzgadniacie to z innymi ministerstwami czy to tylko są wasze propozycje?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej, ono ma być autorem projektu. Pan dyrektor powiedział, że do czerwca ma być przygotowany projekt, więc…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To już jest czerwiec.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

…to już jest niewiele czasu, więc nie widzę sensu… Skoro dzisiaj mamy posiedzenie Komisji… Ale oczywiście, jeżeli projektu…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Nie, to poczekamy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

…nie będzie…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

To wtedy.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

…to wtedy, wydaje mi się, że jak najbardziej słusznym będzie przyjąć jakieś stanowisko…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Komisji.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

…wywierające pozytywną presję na rząd w tym zakresie.

Pan poseł Głowski chciał zabrać głos. Proszę.

Poseł Piotr Głowski (KO):

Panie przewodniczący, bardzo dobry pana głos, że jesteśmy w trakcie pracy i popędzać kogoś, kto pracuje, byłoby nawet niegrzeczne, a nawet myślę, że niestosowne przy tych deklaracjach, które padły, to po pierwsze. Dzisiejsze posiedzenie jest wyrazem naszego zainteresowania i poparcia dla tego kierunku. Myślę, że to jest wystarczający głos, który na pewno ministerstwa odbiorą, bo tutaj nie jedno ministerstwo pracuje.

Moja wcześniejsza uwaga związana z poprzednimi laty była tylko taka, absolutnie niezaczepna, że…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Ale ja to zaznaczyłam, panie pośle.

Poseł Piotr Głowski (KO):

…znając charakter pani posłanki dziwię się, że to po prostu się nie wydarzyło.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Mnie nie było 4 lata.

Poseł Piotr Głowski (KO):

Być może teraz… Dziękuję, że przypomniał pan tak trochę politycznie, próbuje odświeżyć pamięć, że był w to zamieszany i Donald Tusk, ale…

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościk:

Powołał ten zespół.

Poseł Piotr Głowski (KO):

To prawda. To prawda. Niektóre zmiany w Polsce trwają niezwykle długo i zupełnie nie idą w dobrym kierunku. Ja jedynie mam taką nadzieję, że nasza kadencja nie zakończy się tak, że nasi następcy, kiedy zasiądą tu za 4 lata, powiedzą: 4 lata temu mówili, że to zrobią i nie zrobili. Ze swojej strony na pewno będziemy czynili wszystko, żeby

wspierać głosy, które dzisiaj już wielokrotnie padły. Myślę, że naprawdę wszystko zostało już powiedziane, że są rozwiązania zarówno unijne, jak i mogą być krajowe, które szczegółowo to uregulują, że nie konkurujemy ze sobą tylko w Unii Europejskiej, a z całym światem i trzeba widzieć tę różnicę w podejściu do tego typu rozwiązań. Bo to nie jest prawo, które musi być spójne tylko wewnętrznie, europejsko, ale musi być też konkurencyjne w stosunku do reszty świata, który próbuje zupełnie z nami się nie liczyć. Jest to gigantyczne wyzwanie, bardzo duża zmiana, wiele rzeczy do kompleksowego uregulowania, no chociażby takiego, żeby ktoś nie wykorzystywał naszych polskich kwot połowowych do robienia interesów w naszym imieniu, niekoniecznie będąc naszą chlubą.

Liczymy, że następne spotkanie w tym temacie będzie pierwszym krokiem, który da nam szansę powiedzieć, że nie tylko mówimy, ale też robimy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Prawie wszystko zostało powiedziane, bo zgłaszało się jeszcze dwóch panów. Bardzo proszę.

Sekretarz generalny Związku Armatorów Polskich Robert Wilczyński:

Dziękuję serdecznie. Robert Wilczyński, Związek Armatorów Polskich.

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, ja w podsumowaniu tego, co już zostało powiedziane, tak żeby nie powtarzać głosów, które tutaj były, chciałbym zwrócić uwagę na to, że poza regulacjami unijnymi i poza przykładami konkretnych preferencji, które podał pan Radosław, istnieją tak naprawdę w Unii Europejskiej preferencyjne, czy drugie rejestry statków, tak można to nazwać – zarówno Cypr, Malta, jak i ostatnio bardzo modna Madera. Tworząc regulacje, czy zmierzając do uregulowania kwestii istnienia polskiej bandery, możemy skorzystać z rozwiązań, które już istnieją, wybrać z nich to, co jest w nich dobre, mając też na uwadze i w pamięci to, że te rozwiązania są już zaakceptowane przez Unię Europejską, czyli nie ma konieczności tworzenia czegoś, co już istnieje i wyważania drzwi. Argumentowanie nowych rozwiązań przed Komisją Europejską trwa bardzo długi okres, więc powinniśmy skorzystać z tego, co jest już wypracowane i na co jest zgoda Komisji Europejskiej. Powinniśmy pamiętać – i oczywiście tutaj ten system ubezpieczeń społecznych jest tylko pewnym elementem całej układanki – również o systemie preferencji podatkowych dla firm żeglugowych. Ja, reprezentując Związek Armatorów Polskich, nie byłbym w odpowiednim miejscu, gdybym o tym nie wspomniał, bo tak naprawdę bez tych regulacji armatorów w Polsce będzie ubywać, ich rola będzie się zmniejszać. Bo, tak jak tu panie posłanki i panowie posłowie wspomnieli, ta konkurencyjność na rynku zarówno europejskim, jak i światowym to jest rzecz najważniejsza. Skorzystajmy z regulacji, które już są, wybierzmy z nich to, co jest w nich najlepsze, potraktujmy je bardzo szeroko, czyli nie tylko ubezpieczenia społeczne, ale właśnie też preferencje podatkowe dla firm żeglugowych, i spróbujmy stworzyć właśnie ten drugi rejestr, oparty na tych rozwiązaniach. Tylko kompleksowe podejście może pozwolić na to, abyśmy ponownie w wielu miejscach, na wielu burtach i na wielu masztach zobaczyli polską banderę. W innym wypadku same takie szczątkowe rozwiązania, czy samo ubezpieczenie społeczne, czy sam podatek tonażowy nie doprowadzą do powrotu pod polską banderę. Tyle tytułem podsumowania.

I te słynne gazowce, o których państwo wspomnieli, to chciałbym tylko zwrócić uwagę na to, że one tak naprawdę z Polską i z polską banderą nie mają nic wspólnego, poza tym, że za ich wyczarterowanie płacone są nasze polskie pieniądze. Jako przedstawiciel polskich armatorów mogę tylko ubolewać, że żadna z firm posiadających statki, czy też zarządzająca statkami, nie korzysta z tego kontraktu. Z tego, co mi też wiadomo, nikt z polskimi firmami armatorskimi nie rozmawiał nawet na ten temat, więc to jest interes za nasze pieniądze, ale nie nasz. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność" Andrzej Kościk:

Tylko, że Dalmor o to występował.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

My też. Ja też byłam. Ja też występowałam.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):
Pan kapitan Hatalski.

Prezes Polskiego Ratownictwa Okręgowego sp. z o.o. Tadeusz Hatalski:
Tak. Domagam się, panie przewodniczący, dopuszczenia do głosu.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Zaczynaliśmy od zespołu, a ciągle mówisz o PŻM. Ja zaraz porozmawiam z tobą, zobaczysz.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):
No dobrze, drodzy państwo, pan kapitan Hatalski.

Prezes Polskiego Ratownictwa Okręgowego sp. z o.o. Tadeusz Hatalski:
Panie przewodniczący, króciutko chciałem wyjaśnić pewną rzecz. Bardzo kontrowersyjna była tu sprawa przywilejów marynarzy. Jeden z panów posłów bardzo mocno to podkreślał. Pan mecenas Stefaniak przytoczył listę zwolnień, refundacji i ulg, które są stosowane w państwach unijnych, ale gdzieś to umknęło. Wszystkie ulgi, zwolnienia, refundacje są stosowane wobec armatorów, nie wobec marynarzy.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Dokładnie.

Prezes Polskiego Ratownictwa Okręgowego sp. z o.o. Tadeusz Hatalski:
Wobec armatorów. Dlaczego domagałem się tego głosu, żeby to tutaj wybrzmiało, żebyśmy nie rozeszli się stąd w przekonaniu, że…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Ale to już zostało powiedziane.

Prezes Polskiego Ratownictwa Okręgowego sp. z o.o. Tadeusz Hatalski:
…dla marynarzy. Nie dla marynarzy, marynarze płacą składkę. Wytyczne przewidują obniżenie składki, obniżenie. Marynarze opłacą tę obniżoną składkę taką, jaka obowiązuje w danym kraju. Natomiast te wszystkie ulgi dotyczą armatorów. Po co? Po to, żeby armatorów zachęcić do rejestrowania statków pod polską banderą. Nie ma statków.

Przed przyjazdem na Komisję zrobiłem rozeznanie. W tej chwili idą duże dostawy sprzętu wojskowego na Ukrainę. Kto je wozi? Wożą je obce statki i obce statki zarabiają na tym, i obcy armatorzy zarabiają na tym duże pieniądze. My nie zarabiamy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):
Czy jeszcze pan kapitan, tak?

Sekretarz Stowarzyszenia Kapitanów Żeglugi Wielkiej kpt. ż.w. Dariusz Terech:
Króciutko, jeżeli można, w uzupełnieniu do pani Doroty Arciszewskiej.

Szanowni państwo, to jest sprawa przyszłościowa. Jak wiecie u nas w kraju działają cztery szkoły morskie, które pracują pełną parą i szkolą specjalistów na statki pod polską banderą, których nie ma – czyli pod zagraniczną banderą. Czyli to są potencjalni ludzie, którzy będą korzystali z przepisów, które stworzycie.

A tak jeszcze à propos ubezpieczeń społecznych marynarzy, jeżeli byście państwo przejrzeli rejestry KRUS, zobaczylibyście, że duży procent rolników to są albo marynarze albo ich żony. Ludzie chcą się ubezpieczać, tylko nie chcą ubezpieczać się na nieznanych, czy niesprzyjających warunkach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):
Pan dyrektor Krężel chciałby zakończyć naszą dyskusję jakimiś deklaracjami?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:
Nie deklaracjami. Ja nie jestem na takim poziomie, żeby składać deklaracje, natomiast…

Poseł Piotr Głowski (KO):
Czy można trochę głośniej?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:
Tak. Przepraszam.

Szanowni państwo, chciałem odnieść się do kilku kwestii, o których tu mówiliśmy. Zanotowałem sobie parę rzeczy. Pierwsza kwestia to jest wniosek o wpis do wykazu. Jeszcze raz chciałem podsumować jak to jest. Ministerstwo pracy przy naszym udziale przygotowuje wniosek o wpis do wykazu. We wniosku będzie określone co mniej więcej chcemy zrobić. Załącznikiem do wniosku o wpis jest ocena skutków regulacji, które ministerstwo pracy wysyła na Zespół ds. programowania prac rządu. W zespole biorą udział przedstawiciele różnych ministerstw. Tutaj zapewne kluczowym będzie minister finansów. Wniosek będzie przedmiotem posiedzenia zespołu. Na tym poziomie będzie kierunkowa decyzja czy wpisujemy to do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów czy nie – mam nadzieję, że to zostanie wpisane – i po uzyskaniu wpisu, czyli po kierunkowej decyzji zespołu będziemy mogli rozesłać projekt do konsultacji publicznych i, jak rozumiem, do Komisji, tak jak poprosił pan przewodniczący. W czerwcu wniosek ma wyjść do KPRM. Trudno mi powiedzieć, czy zdążymy z wpisem do czerwca.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Czyli w grudniu albo w styczniu przyszłego roku.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:
Tak.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
To nie jest projekt, tylko to jest dopiero zasygnalizowanie problemu.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:
Tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):
Pan dyrektor mówił, że to jest projekt.

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:
Projekt też jest, tylko formalnie nie możemy wysłać, zgodnie z regulaminem…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
Teraz dopiero pan minister opisał procedurę.

Poseł Piotr Głowski (KO):
Jest normalna dla programów rządowych.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
No to powiedzmy sobie jasno, że to jest dopiero rozpoczęcie procedury i określenie szczerych chęci, co chcemy w tym projekcie zawrzeć. Czy zaakceptuje to rząd, czyli minister finansów i inni ministrowie, tego nie wiemy. A jak zaakceptują, to dopiero, jak będzie następne pół roku, to już…

Poseł Piotr Głowski (KO):
To jest normalny tryb procedowania.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
No tak, ale chodzi o to, żeby właśnie był może w trybie… stąd nasza…

Głos z sali:
Nie, bez trybu…

Poseł Piotr Głowski (KO):
Bez trybu nie róbmy tego.

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
…sugestia, żebyśmy to zrobili w jakimś przyspieszonym trybie albo pod projektem poselskim…

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:
Pani przewodnicząca…

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):
…dzisiejszej koalicji rządzącej. Możecie się panowie popisać.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Panie dyrektorze, ja zrozumiałem…

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

…ja osobiście byłbym bardzo zadowolony, jeśli zostanie to przyjęte w normalnym trybie.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Kiedy pan dyrektor mówił o projekcie ustawy, to ja zrozumiałem, że pan dyrektor nie mówił o projekcie założeń do ustawy, tylko…

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Nie, ustawy. Ustawa, tak, konkretna ustawa.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

…o projekcie ustawy…

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Tak.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

…w związku z czym, okej, może być złożony do wykazu, jak rozumiem, i projekt założeń, ale jednocześnie tak naprawdę może to od razu iść z projektem ustawy, który będzie przedmiotem konsultacji, tak?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Chodzi o to, że prace nad wnioskiem toczą się dwutorowo. Wniosek to jest bardzo krótki dokument tak naprawdę, on określa tylko kluczowe założenia, natomiast chodzi o to, że my bez wpisu do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów, zgodnie z regulaminem pracy Rady Ministrów, nie możemy tego rozesłać na zewnątrz. O to chodzi. Nawet, jeśli ten projekt jest, to my go nie możemy wysłać bez wpisu, czyli bez kierunkowej zgody, między innymi Ministerstwa Finansów, że w ogóle możemy to procedować. Tak to wygląda od kuchni.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Dobrze, to tutaj prośba do pań z Komisji. Jak bym mógł poprosić o skierowanie pisma do Ministra Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej z prośbą o informację kiedy wniosek z projektem tejże ustawy wysyłają do KPRM celem wpisania go do rejestru prac rządowych… – tak, tak to się nazywa?

Dyrektor departamentu MI Paweł Krężel:

Do wykazu prac legislacyjnych Rady Ministrów. Czy mogę dalej?

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę, panie dyrektorze.

Dyrektor departamentu w MI Paweł Krężel:

Kolejna kwestia to jest kwestia nowelizacji ustawy o PIT podniesiona przez mecenasa Stefaniaka. W tej chwili Ministerstwo Finansów pracuje nad nowelizacją ustawy o PIT. My zgłosiliśmy uwagę, żeby do nowelizacji rzeczywiście włączyć korektę, o której mówił pan mecenas. Odnośnie kwestii podstawy wymiaru składki, tego co pan przewodniczący mówił, tych 60%, to 60% średniego wynagrodzenia to będzie przede wszystkim podstawa wymiaru, od której będzie obliczana składka – czyli przy założeniu 60% składka wyniesie niecałe 1500 zł. Natomiast kwota 60% to też jest jakiś punkt wyjścia do dyskusji, bo po prostu to mamy już w przepisach, to jest w przypadku przedsiębiorców, natomiast to nie jest tak, że to już jest ustalone, że to będzie 60%. Szczerze mówiąc, my jako Ministerstwo Infrastruktury chcielibyśmy, żeby to było jeszcze mniej, żeby to było jeszcze bardziej korzystne.

Co do Estonii, bo o tym chyba też pan przewodniczący mówił, to tam jest 25% od przychodu, ale nie więcej niż 750 euro – czyli tak naprawdę zależy kto ma jaki przychód. Ale w przypadku dobrze zarabiających oficerów to będzie porównywalnie do naszych rozwiązań, tak mi się wydaje.

Jeszcze kwestia refundacji składki i kwestia wypowiedzi pana przewodniczącego Piątkowskiego. Rzeczywiście częściowo biję się w pierś, bo rzeczywiście związki zawodowe na tym spotkaniu podniosły kwestię refundacji składki – bo rzeczywiście wytyczne Komisji Europejskiej dotyczące pomocy publicznej dla transportu morskiego przewidują możliwość całkowitego zwolnienia ze składek na ubezpieczenie społeczne albo refundację tych składek przez budżet państwa – również całkowitej refundacji, częściowej albo całkowitej refundacji. To generalnie zależy od tego jaki system ubezpieczeń społecznych jest w jakim państwie, bo na przykład Holandia ma system… Tam składki działają tak, jak zaliczki na podatek, czyli świadczenia, które później dostanie marynarz, nie są już uzależniane od składki, więc oni po prostu mają zwolnienie, a świadczenia są wyliczane na zasadach ogólnych. U nas nie możemy zwolnić marynarzy, czy też armatorów z płacenia składki do systemu ubezpieczenia społecznego, bo zwolnienie ze składki oznaczałoby, że nie byłoby żadnych świadczeń, więc u nas wchodzi w grę jedynie refundacja części lub całości składki. Natomiast na spotkaniu marcowym, o ile ja pamiętam, związki zawodowe to podniosły, ale pan wiceminister Gajewski, wiceminister rodziny, pracy i polityki społecznej powiedział, że na chwilę obecną Ministerstwo Rodziny, Pracy i Polityki Społecznej nie jest w stanie zaproponować tej refundacji. Na chwilę obecną pracujemy nad systemem ryczałtowym. Po uchwaleniu tego wrócimy do sprawy refundacji składki. Dziękuję.

Przewodniczący Rady Krajowej Sekcji Morskiej Marynarzy i Rybaków NSZZ „Solidarność” Andrzej Kościk:

Wrócimy do czego?

Poseł Dorota Arciszewska-Mielewczyk (PiS):

Refundacji składki.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Jeśli można. Można, panie…

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Proszę.

Przewodniczący Ogólnopolskiego Związku Zawodowego Oficerów i Marynarzy Henryk Piątkowski:

Jeśli przywołujemy wypowiedzi pana ministra Gajewskiego, to rzeczywiście takie padły. Uściślając, mówił, że tej perspektywy on nie widzi do końca 2025 r. Natomiast to jest pewna różnica między nie widzę a nie widzę do końca 2025 r. Jako strona pracowników będziemy jednak namawiać rząd do tego, żeby kierował refundacje. Od razu mogę zadeklarować, bo te deklaracje zawsze padały ze strony pracowniczej, że wszystkie pozytywne rozwiązania w kwestii naszej branży, oczekiwane przez pracodawców, będą popierane przez stronę pracowników zawsze, dlatego że my chcemy, żeby ta branża się rozwijała. Natomiast niezależnie od tego będziemy starać się możliwie najbardziej uciążliwie stać po stronie obrony interesów marynarzy. Tym interesem jest, z jednej strony, objęcie wszystkich ubezpieczeniem społecznym, natomiast wiemy, że to nie da się zrobić, tak żeby wszyscy marynarze byli zachwyceni, natomiast pewne ciężary, tak jak my ponosimy w części opłaty będąc zatrudnieni tutaj – połowę płaci pracodawca, połowę pracownik – marynarz też ze swej strony będzie musiał ponieść te ciężary. Ale najważniejsze jest to, co w swojej wypowiedzi powiedział pan kapitan, że ten system musi być znany, stabilny i przewidywalny.

To nie może być tak, że co 5 lat marynarze spotykają się z urzędem skarbowym, który drenuje ich kieszenie. Szanowni państwo, ten proces znowu się zaczyna. Ja wiem, że to nie jest w tej chwili na temat, ale ten proces już się zaczyna, marynarze już są wzywani do urzędów skarbowych i na podstawie nowych aplikacji, które muszą złożyć, poprzednio… – prawo w Polsce nie zmieniło się przecież w tej materii – poprzednio urzędy skarbowe aplikację akceptowały i zwalniały z podatku, teraz już nie, już zaczynają robić podejście… Tak że my być może będziemy namawiać pana posła przewodniczącego do zwołania posiedzenia sejmowej Komisji Gospodarki Morskiej na temat podat-

ków marynarskich, tak jak to było kiedyś lat temu trochę. Udało nam się wtedy troszkę wyprostować te kwestie, nie do końca, bo urzędy skarbowe… To są właśnie urzędnicy. Ja już nie chcę cytować informacji, które wtedy padały, pomimo istnienia różnych dokumentów, opinii, wykładni Ministerstwa Finansów, wyroków sądu, urzędnik skarbowy twierdził, że prawo to on stanowi w urzędzie, w Kościerzynie na przykład, więc może warto będzie do tego wrócić, i pewnie będzie potrzeba, bo to już się dzieje na nowo. Dlatego uważamy, że to rozwiązanie o powrocie w ustawie o PIT do starego przepisu, o którym wspomniał pan Stefaniak, jest pilnie potrzebne. bo mam nadzieję, że ono od razu zniweluje przynajmniej część przypadków sądowych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Kacper Płażyński (PiS):

Jeżeli otrzymujecie państwo głosy, informacje od marynarzy, że różne urzędy skarbowe stosują różne interpretacje tego samego prawa, to proszę to opisać i wysłać na maila sekretariatu Komisji Gospodarki Morskiej. Wyjaśnimy to nawet bez zwołania posiedzenia Komisji.

Szanowni państwo, bardzo dziękuję. Zamykam posiedzenie Komisji Gospodarki Morskiej.